

PROGETTO DEFINITIVO MARINA DI MARSALA FUTURO PIANO REGOLATORE PORTUALE



Tav.

Stato Progetto **DEFINITIVO**

Rev.

Data **Apr. 2014**

Scala

AP

Descrizione

Quadro previsionale andamento e sviluppo dei traffici marittimi

R.01

Committente

M.Y.R. Marsala Yachting Resort S.r.l.
Via Favara 452/c bis- T. +39 0923 722319

myR
Marsala Yachting Resort

Capo Progetto e Marina Designer

Ing. Massimo Ombra

Ordine degli Ing. della Provincia di Trapani n°1046

Timbro e Firma



Progettisti

Coordinamento gruppo di progettazione:

Ing. Francesco Di Noto

Progettazione Architettonica:

Arch. Stefania Bacci

Progettazione Architettonica:

Itinerlab Srl - Architetti Nuzzo

Ingegneria marittima / civile e studi ambientali:

Ing. Antonio D'Arrigo

Collaborazioni

Opere marittime:

Ing. Agostino La Rosa

Analisi strutturali e geotecniche:

Ing. Nicola Rustica

Impianti idrici:

Ing. Giovanni Berbiglia

Impianti elettrici e di illuminazione:

Ing. Pietro Inferrera / Ing. Massimo Brancatelli

Aspetti ambientali:

Ing. Domenico Mangano

Studi geologici e geotecnici:

Dott. Piero Merk Ricordi

REGIONE SICILIANA



COMUNE DI MARSALA

Provincia di Trapani



PROGETTO DEFINITIVO MARINA DI MARSALA FUTURO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Committente: M.Y.R. Marsala Yachting Resort S.r.l

**QUADRO PREVISIONALE ANDAMENTO E
SVILUPPO DEI TRAFFICI MARITTIMI**

INDICE

1. GENERALITÀ	1
1.1. PREMESSA	1
2. I TRASPORTI MARITTIMI NELL'OTTICA DELLA POLITICA COMUNITARIA, NAZIONALE E REGIONALE	2
2.1. INTRODUZIONE.....	2
2.2. LE POLITICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO EUROPEO	2
2.3. LE POLITICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO NAZIONALE.....	9
2.4. LE POLITICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO REGIONALE.....	15
3. IL TRASPORTO MARITTIMO.....	20
3.1. EVOLUZIONE DELLO SCENARIO EURO MEDITERRANEO DEI TRAFFICI MARITTIMI	20
3.2. IL RO RO	22
3.3. IL TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE	23
3.4. IL TRAFFICO MERCI IN SICILIA.....	28
3.5. IL TRAFFICO PASSEGGERI IN SICILIA	34
3.6. SICILY TUNISIA PARTENERSHIP PROJECT.....	37
4. PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI MARITTIMI	39
4.1. ALCUNI DATI SUL TURISMO	39
4.1.1. <i>STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL PERIODO 2009-2010 A LIVELLO NAZIONALE</i>	39
4.1.2. <i>STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL PERIODO 2009-2010 A LIVELLO REGIONALE</i>	44
4.1.3. <i>STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL TRIENNIO 2011-2013</i>	46
4.1.4. <i>STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL FUTURO</i>	48
4.2. STATISTICHE RELATIVE AL PORTO DI MARSALA	52
4.3. IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI	56
4.4. IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO PESCHERECCIO	58
4.4.1. <i>ANDAMENTO GENERALE</i>	58
4.4.2. <i>PROGRAMMA OPERATIVO FEP PER IL SETTORE PESCA IN SICILIA</i>	61
4.4.3. <i>RAPPORTO ANNUALE SULLA PESCA E SULL'ACQUACOLTURA IN SICILIA (2010)</i>	62
4.4.4. <i>PESCATURISMO</i>	64
4.5. IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO DA DIPORTO	65
4.5.1. <i>PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIANA</i>	65
4.5.2. <i>REPORT SUL TURISMO NAUTICO IN SICILIA</i>	70
4.5.3. <i>AGGIORNAMENTO DEI DATI UCINA AL 2010</i>	75
4.5.4. <i>DATI UCINA 2011, NAUTICA DI DIPORTO IN ITALIA (2010), RAPPORTO SUL TURISMO NAUTICO (2010)</i>	87
4.5.4.1. <i>PREMESSA</i>	87
4.5.4.2. <i>AGGIORNAMENTO DEI DATI UCINA AL 2011</i>	88
4.5.5. <i>IL DIPORTO NAUTICA IN ITALIA (2010)</i>	98
4.5.6. <i>RAPPORTO SUL TURISMO NAUTICO (2010)</i>	103
4.5.7. <i>ESIGENZE PER LA NAUTICA DA DIPORTO NEL COMPRESORIO DI MARSALA</i>	108
4.5.7.1. <i>TRAFFICO RESIDENTE</i>	109
4.5.7.2. <i>TRAFFICO PER I TRANSITI</i>	110
4.5.7.3. <i>TRAFFICO PER I CHARTER</i>	110
4.5.7.4. <i>DIMENSIONAMENTO DELLO SPECCHIO ACQUEO DELL'APPRODO TURISTICO</i>	110

1. GENERALITÀ

1.1. PREMESSA

La presente relazione si riferisce allo studio previsionale, andamento e sviluppo dei traffici marittimi nell'ambito del ***“Progetto Definitivo Marina di Marsala futuro Piano Regolatore Portuale”***.

Il presente elaborato si propone di documentare l'andamento nel recente passato e la situazione attuale dei traffici marittimi e delle attività portuali che fanno capo al porto di Marsala e – su queste basi, opportunamente integrate in relazione ad un più ampio quadro di prospettive territoriali, logistiche ed economiche – delineare il quadro previsionale delle esigenze da soddisfare mediante il nuovo PRP.

In generale si è prestata attenzione all'analisi del traffico marittimo commerciale, alla sua evoluzione negli ultimi anni ed alla condizione attuale, si è cercato di delineare i prevedibili scenari di sviluppo dei traffici commerciali, ci si è riferito alle attuali dotazioni e caratteristiche di altre realtà presenti in porto (dalle imbarcazioni delle Pubbliche Amministrazioni, alla pesca, alla nautica da diporto, alla cantieristica) e sulla prevedibile evoluzione di questi settori.

2. I TRASPORTI MARITTIMI NELL'OTTICA DELLA POLITICA COMUNITARIA, NAZIONALE E REGIONALE

2.1. INTRODUZIONE

Negli ultimi anni mettendo in rapida relazione produttori e consumatori lontani, attività disperate e variamente dislocate, comunità umane insediate in ambienti diversi, si è realizzata un'impresa di proporzioni titaniche, secondo ritmi e modi che rappresenterebbero, se non fossero a noi ormai troppo familiari, quanto di più stupefacente si sia realizzato nella storia degli ultimi decenni.

In questo contesto, un ruolo di protagonista è stato svolto, e continuerà ad essere svolto, dal trasporto marittimo.

La rivoluzione dei trasporti marittimi (navi sempre più grandi, container) ha reso possibile ed economicamente vantaggioso lo spostamento di enormi quantità di materie prime e di prodotti agricoli su distanze di migliaia di chilometri. Il forte sviluppo dei traffici marittimi provenienti dall'Estremo Oriente registrato negli anni '90 dimostra come il trasporto via mare consenta di collegare località del mondo parecchio distanti fra di loro, risultando inoltre molto competitivo in termini di costo rispetto alle altre modalità di trasporto.

2.2. LE POLITICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO EUROPEO

Nonostante il forte impulso dato negli ultimi 15 anni in materia di sviluppo sostenibile, nell'articolazione complessiva dei Programmi Operativi Nazionali e Regionali e dei Quadri Strategici Nazionali prevista nella programmazione 2007/13 spesso permane l'approccio settoriale delle politiche dei trasporti nell'affrontare le singole priorità strategiche relative al governo del territorio, alla tutela ambientale, alla mobilità e allo sviluppo urbano sostenibile.

Ciò risulta ancor più vero per le politiche di trasporto marittimo se consideriamo che, nonostante gli obiettivi europei di mobilità sostenibile, il modello delle Autostrade del Mare trova ancora difficoltà ad integrarsi con gli altri modi di trasporto e con le politiche urbane attuate a livello locale.

Infatti la minore competitività del cabotaggio marittimo rispetto all'autotrasporto è dovuta alla non sempre garantita accessibilità alle reti di trasporto terrestre, ma anche ai tempi persi nelle operazioni di imbarco/sbarco nei porti ed alla congestione nelle vie

urbane di accesso agli stessi¹.

Ciononostante abbiamo ugualmente assistito alla crescita del traffico Ro-Ro in molte aree metropolitane costiere del mediterraneo che costituiscono un forte bacino di utenza ma che presentano soluzioni di continuità territoriale e una carente dotazione di infrastrutture stradali e ferroviarie.

Tale fenomeno è particolarmente evidente nelle regioni costiere periferiche, dove il trasporto combinato strada-mare si rileva una scelta obbligata per mancanza di alternative modali, e confluisce nei porti storici urbani sovrapponendosi al traffico veicolare privato e congestionando ulteriormente i nodi urbani con notevoli impatti sull'ambiente marino e costiero.

Nell'attuale ciclo di programmazione europea 2007/13, gli obiettivi di coesione territoriale stanno dando un nuovo impulso alle politiche dei trasporti e agli interventi per la continuità territoriale, al fine di soddisfare una domanda locale di accessibilità e mobilità soprattutto verso i grandi sistemi urbani e le aree costiere.

A tal proposito, nel riesame intermedio del Libro Bianco dei Trasporti del 2001² le attuali sfide della Commissione Europea nelle politiche di mobilità delle persone e delle merci riguardano la riduzione della congestione urbana nelle aree metropolitane e il miglioramento dell'accessibilità delle regioni periferiche ai principali mercati e centri dell'U.E.

Tuttavia, così come già evidenziato nella Risoluzione del Parlamento europeo sulla strategia tematica dell'ambiente urbano³, le politiche di sviluppo messe in atto dall'Unione Europea rischiano di favorire le già prospere aree metropolitane dell'Europa centro-settentrionale, escludendo dalle priorità di intervento i nodi urbani minori e le regioni rurali e periferiche del Continente, che invece sono proprio quelle che registrano i maggiori fenomeni di marginalità territoriale.

E con il Libro Bianco del 2001 che per la prima volta viene sancita una politica unitaria in Europa che ricomprenda nelle proprie strategie anche lo sviluppo dei collegamenti marittimi.

Fino a quel momento, infatti, la regolamentazione europea del trasporto marittimo internazionale era stata demandata quasi del tutto alle norme di diritto della navigazione

¹ Cfr. Sviluppo Italia, Le autostrade del mare. Principi ed indirizzi progettuali di riferimento, Roma, ottobre 2000.

² Cfr. COM(2006) 314 def. Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile nel nostro continente. Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, Bruxelles 2006, pp. 24-25.

³ Risoluzione P6_TA(2006)0367 del Parlamento europeo sulla strategia tematica sull'ambiente urbano (2006/2061(INI)), Strasburgo 26 settembre 2006.

concordate da organizzazioni intergovernative che avevano l'obiettivo di agevolare gli scambi e il commercio tra gli Stati.

Le regole internazionali, assieme a quelle locali di ogni Paese destinate a tutelare i propri mercati interni, hanno spesso vincolato il ruolo dell'Unione Europea nelle politiche comuni di trasporto marittimo e relegato la sua influenza in tematiche specifiche come la prevenzione dei sinistri.

Inoltre, fino alla pubblicazione del nuovo Libro Bianco le politiche comunitarie avevano focalizzato la propria attenzione quasi esclusivamente sulla regolamentazione dei trasporti aerei e stradali, senza sviluppare una reale visione unica dell'intero sistema della mobilità.

L'assenza di una politica unitaria e organica dei trasporti ha di conseguenza prodotto negli anni uno squilibrio modale a favore della strada che, in continua crescita rispetto al ferro, già nel 2001 comprendeva il 44% del trasporto merci e il 79% di quello passeggeri all'interno dell'Unione, diventando una delle principali fonti di inquinamento atmosferico nelle aree urbane e nelle maggiori direttrici di traffico.

Lo squilibrio modale a favore della strada ha quindi causato una ulteriore congestione delle regioni mitteleuropee e allo stesso tempo un eccessivo isolamento delle regioni periferiche (tra cui anche quelle costiere del Mediterraneo) dovuto all'assenza di collegamenti diretti ai mercati interni dell'Unione Europea.

Sulla base di tali riflessioni il Libro Bianco del 2001 sviluppa quindi una nuova strategia di integrazione tra politiche per la mobilità e sviluppo sostenibile, prefiggendosi l'obiettivo di "realizzare il progressivo sganciamento fra crescita dei trasporti e crescita economica" attraverso una politica integrata di riequilibrio modale entro il 2010 e un piano investimenti destinato alle infrastrutture ferroviarie e intermodali, nonché alla navigazione a corto raggio.

Ferma restando l'improbabilità di svincolare l'aumento della domanda di trasporto dalla crescita economica, così come riconosciuto in seguito dalla stessa Commissione Europea, la strategia di riequilibrio modale si inserisce in una visione più ampia che travalica le politiche dei trasporti e coinvolge a livello locale anche la pianificazione e il governo del territorio.

Tra le principali misure previste per il riordino complessivo della mobilità, pur individuando nel trasporto su ferro il settore chiave della strategia di sviluppo, il Libro Bianco adesso include esplicitamente anche il potenziamento e l'intermodalità dei trasporti marittimi e fluviali, intesi come alternativa alla saturazione delle reti stradali e alla carenza della rete ferroviaria nelle regioni periferiche e costiere.

Si prende definitivamente atto che proprio l'assenza di politiche comuni e integrate per il trasporto ferroviario e marittimo costituisce una delle principali cause della congestione del traffico stradale e aereo, nonché dell'inquinamento atmosferico causato dall'eccessivo consumo energetico dei trasporti.

Il rilancio della navigazione a corto raggio e delle autostrade del mare dovrà dunque essere inquadrato nell'ambito delle reti TEN potenziando i collegamenti intermodali tra i porti e la rete ferroviaria e stradale, in modo da eliminare i colli di bottiglia e adeguare il sistema complessivo di trasporto ai futuri flussi di traffico generati dall'allargamento dell'Unione.

Se il Libro Bianco del 2001 ha avuto il merito di avviare nella politica europea dei trasporti il processo di integrazione dei modi di trasporto per un riequilibrio sostenibile dei traffici, gli schemi di sviluppo dello spazio europeo sono però ancora fermi alla visione delle reti transeuropee di trasporto limitate alle sole modalità ferroviaria e stradale, escludendo la dimensione territoriale dello spazio marino.

Il "*rapporto Van Mier*" presentato nel giugno 2003²⁹ porterà a una serie di revisioni da parte della Commissione Europea che perverranno nell'aprile 2004 a una definitiva revisione dello schema di sviluppo del sistema europeo dei trasporti che porterà a 30 il numero di progetti prioritari individuati nella rete TEN-T da attuare entro il 2020⁴.

Sempre in questa fase prendono ufficialmente il via le autostrade del mare individuate nella lista come progetto prioritario n. 2131 e suddivise in quattro aree marittime:

- Mar Baltico;
- Mare dell'Europa dell'Est;
- Mediterraneo Orientale (collegamento tra Adriatico, Jonio, Egeo fino a Cipro);
- Mediterraneo Occidentale (collegamento tra Spagna, Francia, Italia, Malta ed Europa del sud-est).

Tra le aree che coinvolgono l'Italia sono da menzionare l'autostrada del mare dell'Europa del Sud-Est, dai mari Adriatico e Ionio fino a Cipro, e dell'Europa del Sud-Ovest, dalla Spagna alla Francia fino a Malta, rispetto alle quali il Mezzogiorno e la Sicilia risulterebbero teoricamente baricentrica.

A cinque anni dalla pubblicazione del Libro Bianco, gli obiettivi generali delineati per lo sviluppo comunitario dei trasporti rimangono in buona parte invariati.

Nel nuovo documento si prende atto che, invece della forte crescita economica e del suo svincolo dall'aumento della mobilità previsti dal Libro Bianco, le nuove spinte dei

⁴ Cfr. Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 e Regolamento (CE) n. 807/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004.

mercati asiatici hanno comportato una crescita del traffico merci internazionale via mare a fronte di un ridotto incremento del PIL pro capite comunitario.

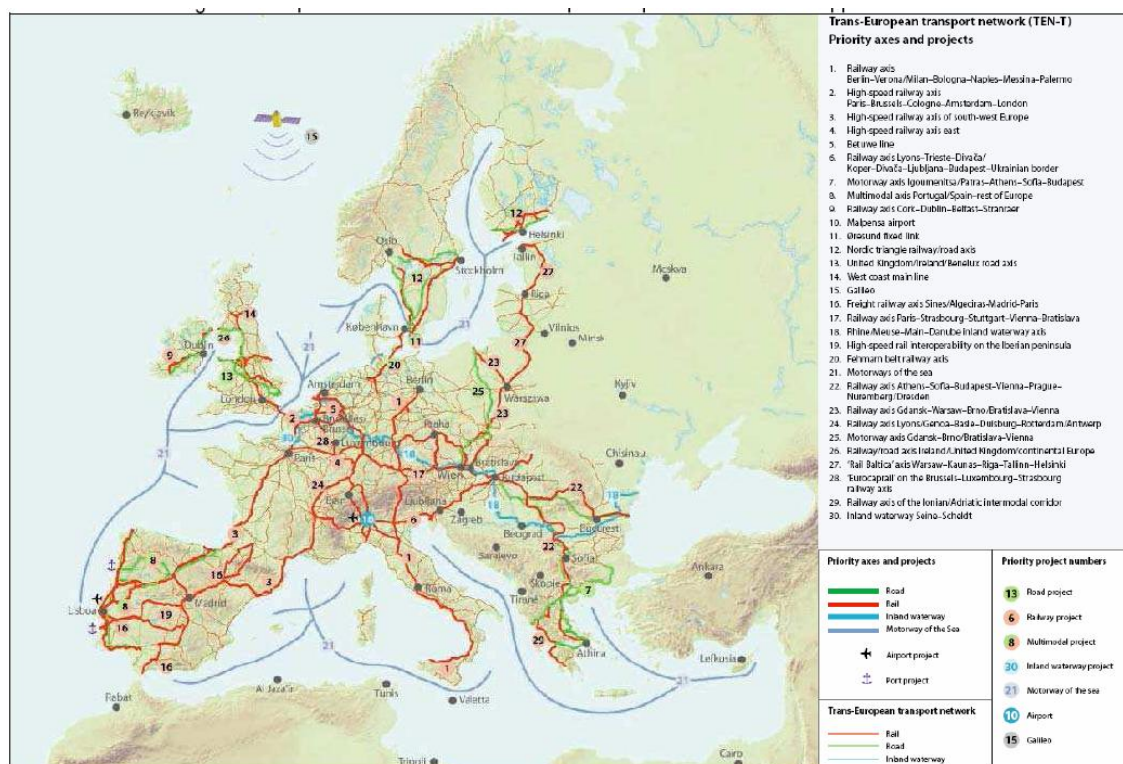


Figura 1 - Progetti e assi prioritari delle reti TEN di Trasporto dopo la revisione del rapporto Van Miert

Riguardo al settore dei trasporti via mare, invece, l'Europa acquisisce la propria consapevolezza di nuova potenza marittima nel panorama globale, con un quarto delle navi nel mondo che batte bandiera di un Paese comunitario e con il 40% della flotta mondiale di proprietà europea⁵.

Allo stesso tempo, nei traffici interni la navigazione a corto raggio è aumentata nel corso degli anni tanto quanto l'autotrasporto ed offre un potenziale di crescita maggiore che permetterebbe di attenuare la pressione esercitata sull'ambiente costiero dal trasporto su gomma mediante l'applicazione di sinergie tra la modalità marittima e ferroviaria.

Tali considerazioni inducono la Commissione in quel momento a formulare previsioni di crescita al 2020 del trasporto merci via mare tali da immaginare un superamento della modalità marittima sul gommato in termini di movimentazione complessiva delle merci.

La necessità di sviluppare un "approccio integrato e intersettoriale" nella pianificazione e nella regolamentazione del trasporto marittimo viene definitivamente riconosciuta

⁵ Cfr. Commissione delle Comunità Europee, *Mantenere l'Europa in movimento*.

dalla Commissione Europea nel giugno 2006 con l'adozione del Libro Verde "Verso la futura politica marittima dell'Unione: Oceani e mari nella visione europea".

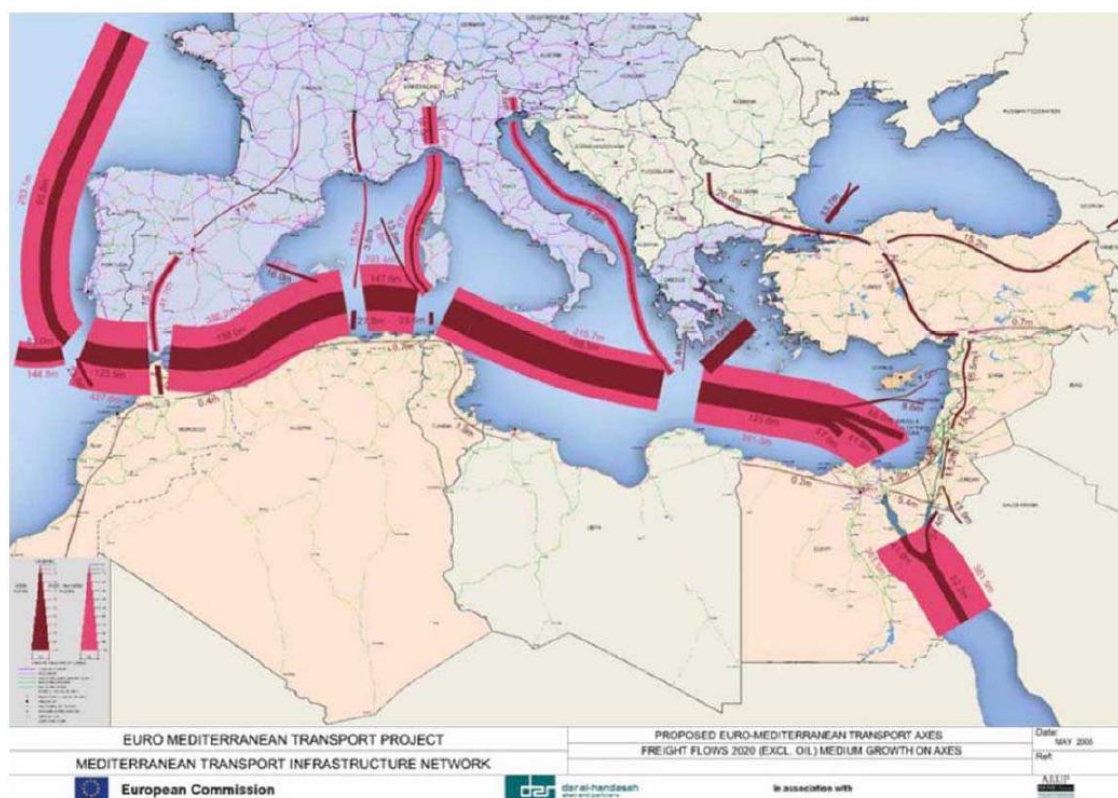


Figura 2 - Proiezioni sui flussi di traffico marittimo al 2020 (escluso idrocarburi)

Si prende formalmente atto che, nonostante i tentativi degli ultimi anni di interazione multidisciplinare, “fino ad ora le politiche comunitarie in materia di trasporti marittimi, industria, regioni costiere, produzione d'energia offshore, pesca, ambiente marino ed altri settori connessi sono state elaborate separatamente”, senza che venissero esaminati i collegamenti tra esse esistenti o che ne venisse analizzata la possibilità di un'integrazione sinergica.

In tale contesto i porti marittimi vengono definiti come gli “anelli di congiunzione” per l'interfaccia terra-mare delle regioni costiere nella catena logistica mondiale, svolgendo quindi un ruolo determinante non solo per le economie locali, ma anche per la qualità dell'ambiente urbano e costiero in quanto sono divenuti centri multifunzionali sede di attività commerciali, di spazi residenziali e di infrastrutture per la mobilità e il territorio.

Infatti i porti e il trasporto marittimo, assieme alla produzione energetica *offshore* e ai settori legati al turismo marittimo e crocieristico nonché alla pesca, continuano a costituire i settori produttivi con il maggior potenziale di crescita per l'industria marittima mondiale. Ciò è ancor più vero nelle regioni costiere dell'U.E., le quali

rappresentano circa il 40% del PIL e della popolazione in Europa⁶.

In particolare, il crescente volume del *transshipment* dall'estremo Oriente e lo sviluppo intracomunitario dello *short sea shipping*⁷ e delle autostrade del mare consentono all'Europa di beneficiare della rapida crescita degli scambi internazionali e di svolgere un ruolo di punta nell'ambito dell'economia mondiale.

La strategia sullo sviluppo e sul ruolo del "sistema portuale europeo" viene indicata dalla Commissione a distanza di pochi giorni dalla pubblicazione del Libro Blu, con l'approvazione della Comunicazione su una politica europea dei porti.

La Commissione indica le "sfide" che il sistema portuale europeo dovrà affrontare per potere gestire nei prossimi anni il continuo aumento della domanda di trasporto marittimo, e che vengono sintetizzate nella seconda parte della Comunicazione con i seguenti sei obiettivi generali:

- Migliorare le prestazioni portuali e i collegamenti con l'entroterra;
- Modernizzare la gestione del trasporto marittimo attraverso l'ausilio delle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione;
- Aumentare la capacità dei porti e dei relativi impianti nel rispetto dell'ambiente;
- Stabilire un dialogo strutturato tra i porti e le città;
- Garantire condizioni operative e trasparenti per gli investitori, gli operatori e gli utenti;
- Migliorare le prospettive e le condizioni di lavoro nei porti.

Di particolare rilevanza per l'integrazione delle politiche dei trasporti con la pianificazione territoriale sono i primi quattro obiettivi.

Bisognerà aspettare il gennaio del 2009, all'indomani della "presa d'atto" del rallentamento dell'economia globale anche per il comparto marittimo, quando la Commissione Europea approva un nuovo documento volto a definire "*Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018*"⁸.

Quest'ultima Comunicazione riassume e ricongiunge la revisione intermedia del 2006 sul Libro Bianco e la politica marittima integrata del 2007, e allo stesso tempo costituisce una prima riflessione a caldo sul futuro della portualità e della navigazione europee alla luce della contemporanea crisi congiunturale.

Fondamentalmente non viene aggiunto nulla di nuovo rispetto ai precedenti atti di

⁶ Marine Institute, Marine industries global market analysis, in "Marine Foresight Series" n.1, Douglas-Westwood Limited, Irlanda, marzo 2005.

⁷ Per "*Short Sea Shipping*" si intende il trasporto marittimo a corto raggio di merci e passeggeri tra porti nazionali, o comunque europei, o tra questi e altri scali extracomunitari.

⁸ Cfr. COM(2009) 8 def., Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, Bruxelles 21.01.2009.

indirizzo, ma si evince subito il perduto ottimismo sullo sviluppo dell'industria marittima europea, la cui fragilità potrebbe essere causa di gravi ripercussioni sul sistema dei trasporti e dell'energia nonché sull'economia in generale.

Per fronteggiare la crisi mondiale, oltre alle varie misure economiche e di aiuti di stato per il contrasto alla recessione dell'industria marittima europea, la Commissione Europea riprende l'idea già presente nel Libro Verde del 2006 di raggruppare i porti in *cluster* regionali⁹.

In altre parole, considerato che i cantieri navali e i porti non possono essere spostati alla stregua di altre industrie, il Libro Verde ipotizzava infatti la costituzione di una rete europea di *cluster* portuali secondo il concetto francese di poli regionale di competitività, collegandoli fra loro e trasformandoli in veri e propri centri di eccellenza in grado di coprire l'intera gamma dei servizi marittimi.

2.3. LE POLITICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO NAZIONALE

Dopo avere individuato il percorso logico che ha portato al concepimento dell'attuale politica marittima integrata dell'Unione Europea, l'indagine procede con l'analisi degli indirizzi strategici e degli strumenti di piano individuati in Italia per il rilancio dei porti nazionali nel panorama globale e mediterraneo.

La trattazione del presente capitolo pertanto ripercorre brevemente l'esperienza della pianificazione nazionale dei trasporti e delle relative strategie di rilancio portuale partendo dal *Progetto 80* fino alle proposte di revisione nel 2008 e 2010 del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica inquadrando la loro evoluzione all'interno dello scenario di sviluppo dello spazio europeo.

Nelle politiche ordinarie dei trasporti attuate in Italia, il Progetto '80 del 1969 costituisce sicuramente un punto di partenza nella pianificazione territoriale pensata secondo un approccio olistico, che inserisce la mobilità nazionale all'interno di un contesto europeo e mette in relazione lo sviluppo urbano e regionale con la dimensione economica.

Il *Progetto '80* apporta quindi un contributo innovativo alla cultura italiana della pianificazione regionale di coordinamento in una dimensione europea ed internazionale nella programmazione dello sviluppo.

Il *Progetto '80* costituisce un primo esempio di proiezione territoriale e verifica di coerenza dell'agenda di sviluppo socio-economico proposta dal Governo, sviluppando

⁹ Cfr. COM(2006) 275 def., Libro verde. Op. Cit., p. 33.

una serie di scenari con orizzonte temporale di 10 anni.

Il territorio nazionale viene disegnato come “una rete di centri propulsivi” dove i sistemi urbani e territoriali vengono proiettati in scenari di sviluppo innestati in una dimensione europea e internazionale.

Dalle immagini qui riportate è infatti possibile evincere come, in un Continente ancora diviso dalla Guerra Fredda e dalle dogane intracomunitarie, il *Progetto '80* individua già quegli assi di attraversamento longitudinale che rappresenteranno gli attuali Corridoio Paneuropeo 1 Berlino-Palermo lungo la dorsale tirrenica e il Corridoio Paneuropeo 8 Bari-Varna lungo la dorsale adriatica.

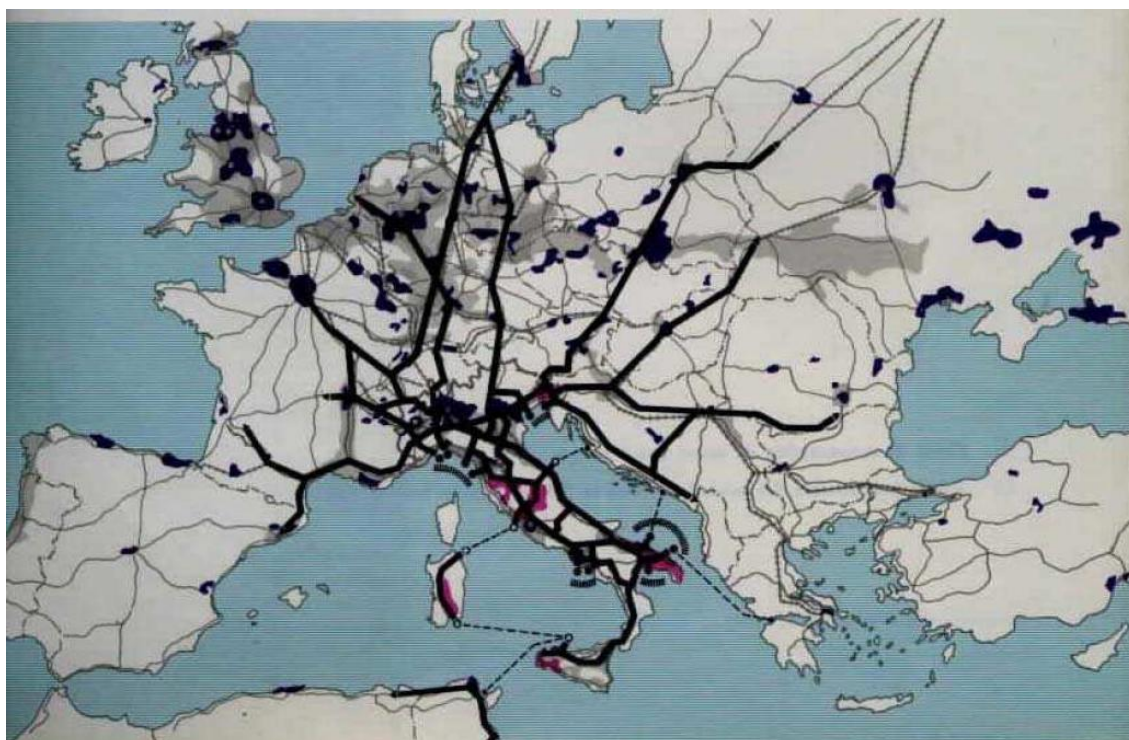


Figura 3 - Progetto 80 - Schema relazionale del modello programmatico con le principali aree intensive straniere

La forza del *Progetto '80* sta quindi nell'aver anticipato gli indirizzi strategici nazionali ed europei degli anni '90 e 2000, sviluppando uno scenario strategico del sistema dei trasporti che travalica addirittura i confini dell'attuale Unione Europea verso l'Unione Sovietica e verso la sponda sud e mediorientale del Mediterraneo.

La ricerca individua infatti le connessioni marittime tra l'Italia e gli altri Paesi del Mediterraneo, intercettando anche le rotte transoceaniche che sfiorano le coste nazionali attraversando il Mare Nostrum dal Canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra e viceversa.

Ci troviamo di fronte ad un'idea primordiale di “autostrade del mare” nella navigazione

di corto raggio nazionale e comunitaria e dello sviluppo del *transshipment* a livello globale.

La portualità acquista quindi un ruolo chiave nell'individuazione dei centri gravitazionale e nelle proiezioni territoriali per lo sviluppo della mobilità delle persone e delle merci.

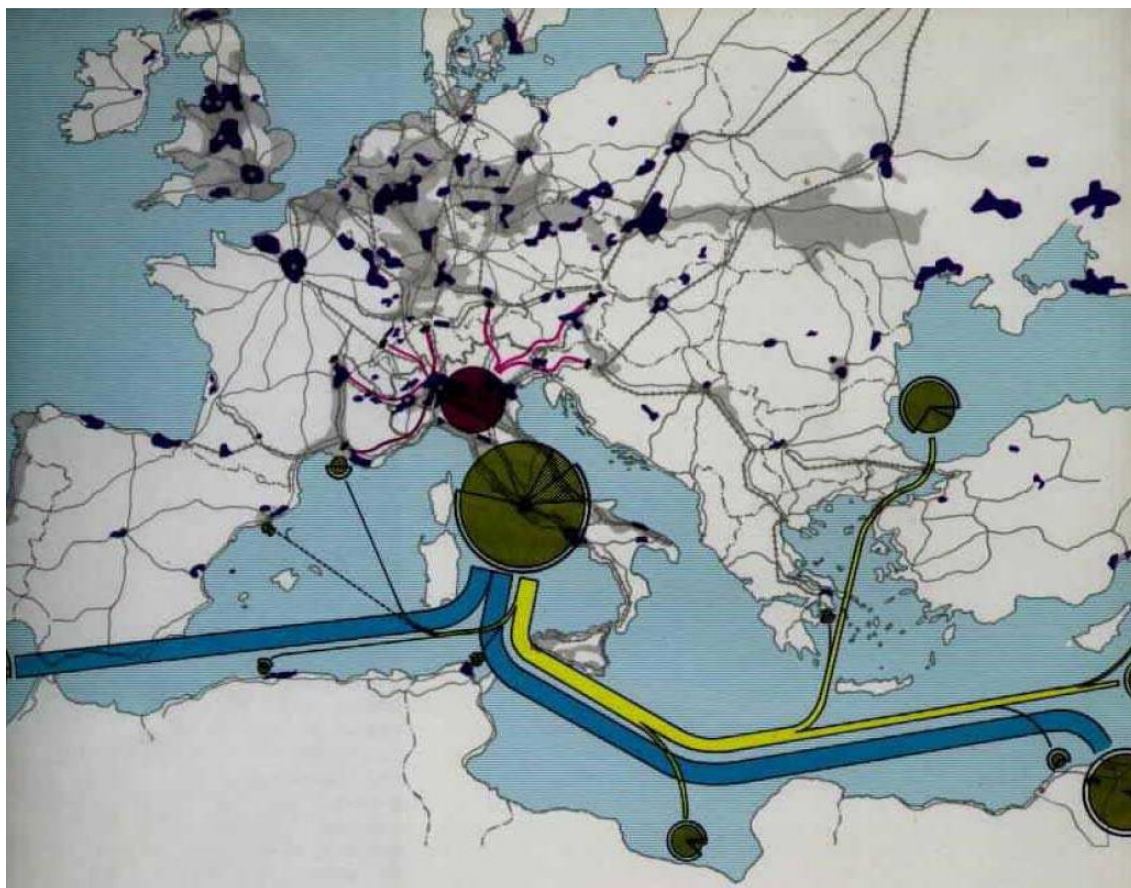


Figura 4 - Progetto 80 - Flussi di interscambio di merci con l'estero

Una tale visione strategica sul potenziale portuale italiano per il riequilibrio territoriale e il rilancio della competitività del sistema Paese verrà ripresa più che nel Piano Generale dei Trasporti del 1986, che comunque ricalca in buona parte gli assi di sviluppo terrestre individuati nel Progetto '80, direttamente dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001¹⁰ e per certi versi anche dal PON Reti e Mobilità del 2007¹¹.

Dopo l'aggiornamento delle reti transeuropee apportato nel 2003 dal Gruppo ad Alto Livello presieduto da Karel Van Miert, l'elenco dei progetti prioritari TEN viene

¹⁰ Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, Servizio Pianificazione e Programmazione, 2001.

¹¹ Paragrafo 3.3 "Il PON Reti e Mobilità. Verso la definizione della piattaforma logistica del mediterraneo".

ampliato rispetto alla lista del 1996 a cui si ricollegava il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001.

Con la nuova configurazione del sistema comunitario dei trasporti, se da un lato viene sancita ufficialmente l'estensione dello spazio comunitario a Est con l'allargamento dell'Europa dei 25 Stati Membri, dall'altro il trasporto marittimo e le autostrade del mare trovano un ruolo più forte nei collegamenti intracomunitari.

All'interno di tale contesto prende forma il Piano per la Logistica del 2006 che, a differenza del precedente PGTL del 2001 che presenta un approccio maggiormente integrato e allargato alla mobilità integrata di persone e merci, invece indirizza fortemente le proprie politiche verso lo sviluppo dell'autotrasporto e della logistica¹².

Il Piano della Logistica di fatto inaugura una stagione per la pianificazione nazionale dei trasporti che vede un alternarsi delle strategie conseguentemente all'instabilità politica del Paese. Ad oggi sono infatti tre i Piani nazionali dei trasporti che si sono succeduti tra il 2006 e il 2010 dopo il PGTL del 2001.

In particolare la questione della portualità viene affrontata per garantire la continuità territoriale del Sistema Paese nel nuovo scenario degli scambi mondiali orientati sul Far East, e riguarda principalmente i porti strategici italiani, che risulterebbero *“oramai al 90% delle loro capacità per effetto di un forte incremento dei traffici”*.

Lo sviluppo delle autostrade del mare costituisce pertanto parte integrante del progetto strategico per i trasporti e la logistica del Paese sfruttando i vantaggi derivanti dalla localizzazione dell'Italia al centro del Mediterraneo rispetto alle economie emergenti del Nord Africa, all'Europa meridionale ed alle direttrici di traffico transoceanico Est-Ovest.

Per lo sviluppo del trasporto marittimo e delle autostrade del mare il Piano infine mira a potenziare l'accessibilità ai porti, privilegiando le opere di collegamento già in corso di realizzazione o previste.

Negli intenti dichiarati dal Piano della Logistica lo sviluppo del “Sistema Italia” è volto a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e aumentare la competitività delle aree deboli attraverso l'integrazione delle reti di trasporto.

Per quanto riguarda invece l'accessibilità e il livello di infrastrutturazione del Paese, il Piano suddivide il territorio nazionale in macroaree interregionali.

Relativamente all'area del Mezzogiorno, per la quale viene previsto il potenziamento del trasporto marittimo e della portualità, l'analisi dell'accessibilità evidenzia forti

¹² Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, Piano per la Logistica. Un programma di settore per la competitività del Sistema Paese, Roma, gennaio 2006.

criticità nelle Province campane di Napoli e Caserta, e in quelle siciliane e pugliesi di Palermo e Catania e di Bari e Lecce, che registrano “fattori di impedenza” pari al 32% rispetto al 32% nazionale.

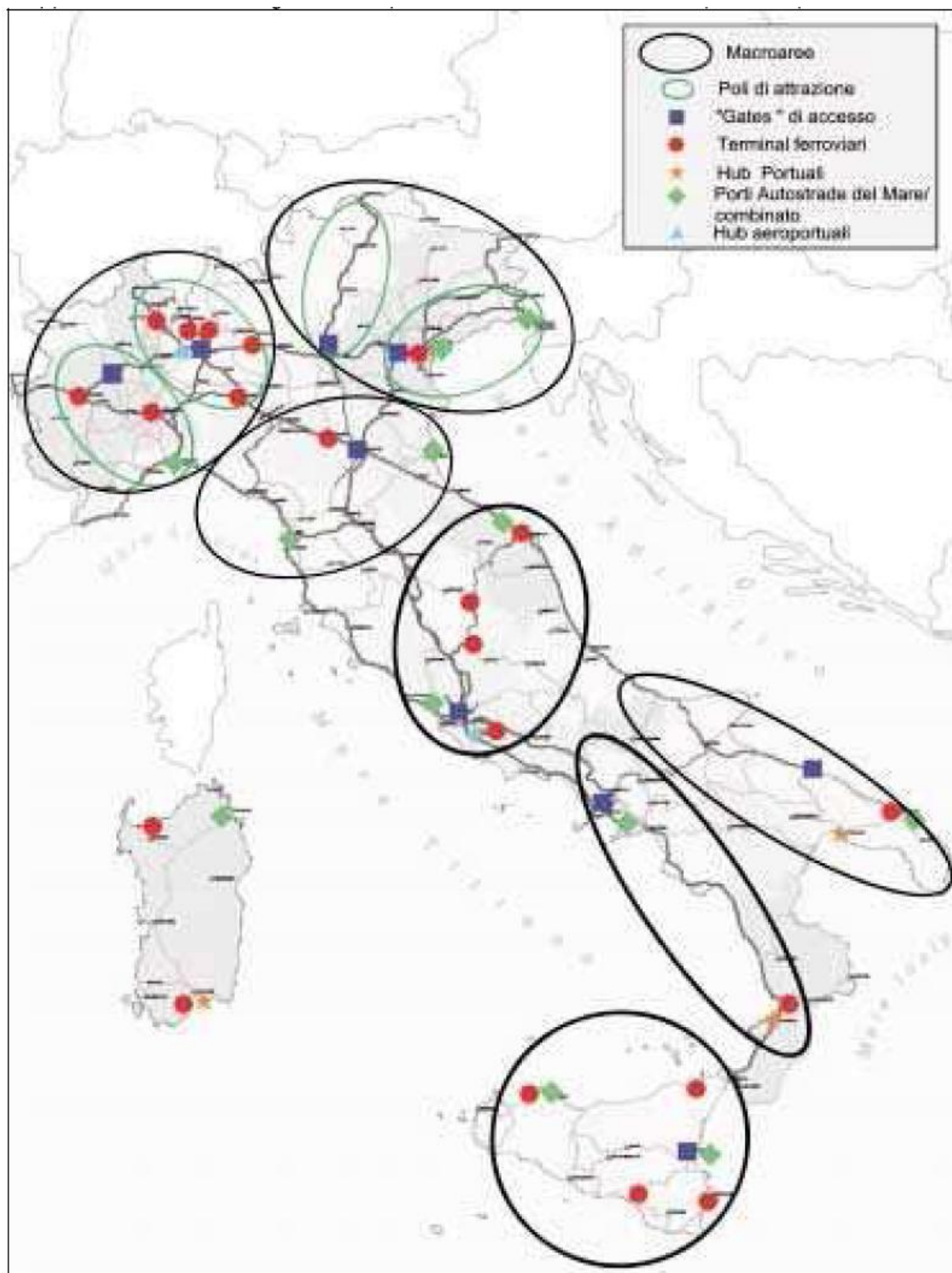


Figura 5 - Mappa delle macroaree logistiche dei poli di attrazione e dei terminal per il trasporto combinato

Analogamente al Piano generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, il Piano della Logistica del 2006 non verrà mai attuato in quanto la sua approvazione anticipa di

pochi mesi le elezioni del 2006 e il successivo cambio di governo, che comporterà un ritorno agli indirizzi strategici della pianificazione messa in atto cinque anni prima.

Pertanto, a seguito di quanto predisposto dalla Legge Finanziaria 2007, viene costituito un nuovo comitato scientifico per la predisposizione di un Piano Generale della Mobilità che nell'ottobre del 2007 presenterà delle Linee Guida che individuavano il processo del piano con un orizzonte temporale al 2020.

In sé le Linee Guida non apportano particolari novità rispetto alle priorità individuate nei precedenti anni e alla metodologia di pianificazione adottata, ma ripropone per certi versi l'impostazione logica adottata nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, pur definendo una rigida schematizzazione del processo di redazione del Piano che individuava la tempistica e i settori disciplinari di approfondimento.

Viene comunque aggiornato l'intento di attribuire un ruolo centrale alla dimensione marittima dell'Italia in uno spazio euro-mediterraneo che, oltre a considerare l'allargamento dell'Unione Europea ad Est, si estende verso le sponde del Maghreb e del Medio Oriente travalicando i confini comunitari.

Infatti nell'ambito dello scenario internazionale non ancora compromesso dalla crisi mondiale che si sarebbe manifestata nei mesi immediatamente successivi, il documento individua due fenomeni fondamentali che ripropongono la centralità del Mediterraneo.

Un primo fattore è riconducibile all'evoluzione della geopolitica comunitaria, che sembra spostare progressivamente il baricentro europeo prima verso Est e successivamente, con le prospettive delineate dal gruppo ad alto livello "*Wider Europe*", verso le sponde Sud del Mediterraneo.

Il secondo fenomeno riguarda il recente sviluppo delle economie asiatiche che ha intensificato gli scambi con l'Europa passando attraverso il canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra.

L'obiettivo di migliorare l'efficienza e la competitività della portualità italiana viene immaginato attraverso una pianificazione degli interventi articolata secondo sistemi e *cluster* portuali integrati e connessi alle grandi reti nazionali e transnazionali. In questo modo il ruolo dei servizi marittimi si esplicherebbe a molteplici scale e con differenti caratteristiche.

Per il traffico *transshipment* le Linee Guida evidenziano come oltre il 50% dell'interscambio delle merci unitizzate tra Europa e resto del mondo intercontinentali sia spostato ormai dalle rotte atlantiche verso il Nord America a quelle provenienti dai mercati asiatici passando per il Canale di Suez. Si prende dunque atto dello spostamento del baricentro economico mondiale verso l'area Cindia.

La posizione strategica del nostro Paese viene supportata dalla rete Lo-Lo (circa 100 linee) e dalla rete Ro-Ro (circa 190 linee) che hanno circa la stessa capacità di trasporto e che presentano un potenziale di crescita elevato soprattutto con il Nord Africa.

Un ruolo centrale nella definizione delle Autostrade del mare viene attribuito nuovamente al Mezzogiorno, forte delle recenti esperienze positive dei porti *transshipment* di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, “atteso che l’Italia non deve costituire solo una banchina di attracco e un territorio di transito per distribuire o convogliare merci nell’Europa”.

Nel luglio del 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presenta un ulteriore documento di indirizzo per la redazione del Nuovo Piano Nazionale della Logistica che ancora una volta riprende i principi del vecchio Piano per la Logistica del 2006 e rinnega le direttive individuate dal PGTL del 2001 e dalle Linee Guida del PGM del 2008.

Riguardo al settore marittimo-portuale, l’unica novità consiste nella presa d’atto dell’ormai avviata crisi globale che in parte ha colpito anche il trasporto via mare.

In definitiva, in un clima di instabilità politica nazionale nel breve e medio termine che ha visto succedersi tre differenti legislature nel giro di tre anni, la pianificazione nazionale dei trasporti ha subito dopo il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 una battuta di arresto che non ha permesso di maturare strategie aggiornate al contesto internazionale ed europeo.

Tale vuoto nella pianificazione della mobilità ha comportato l’effetto di demandare direttamente alla programmazione economica e alle politiche regionali di sviluppo connesse ai fondi strutturali dell’Unione Europea.

2.4. LE POLITICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO REGIONALE

Dal punto di vista normativo, la Regione Siciliana ha previsto strumenti di gestione e pianificazione della mobilità locale sin dalla Legge Regionale n.68 del 14 Giugno 1983 che stabiliva di dotare l’Amministrazione regionale di un proprio Piano Regionale dei Trasporti¹³.

Tuttavia solo nel gennaio del 2002, dietro impulso del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, sono state avviate le procedure per la redazione di un *Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità* per la riqualificazione del sistema dei trasporti e della

¹³ Legge Regionale 14 giugno 1983, n. 68, recante Norme per la predisposizione del piano regionale dei trasporti, per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali nel territorio siciliano e per il collegamento con le isole minori.

mobilità nell'Isola.

Per potere allineare le strategie locali con le politiche nazionali ed europee, il processo di pianificazione messo in atto dalla Regione si ricollega direttamente agli indirizzi per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti contenuti nel PGTL del 2001.

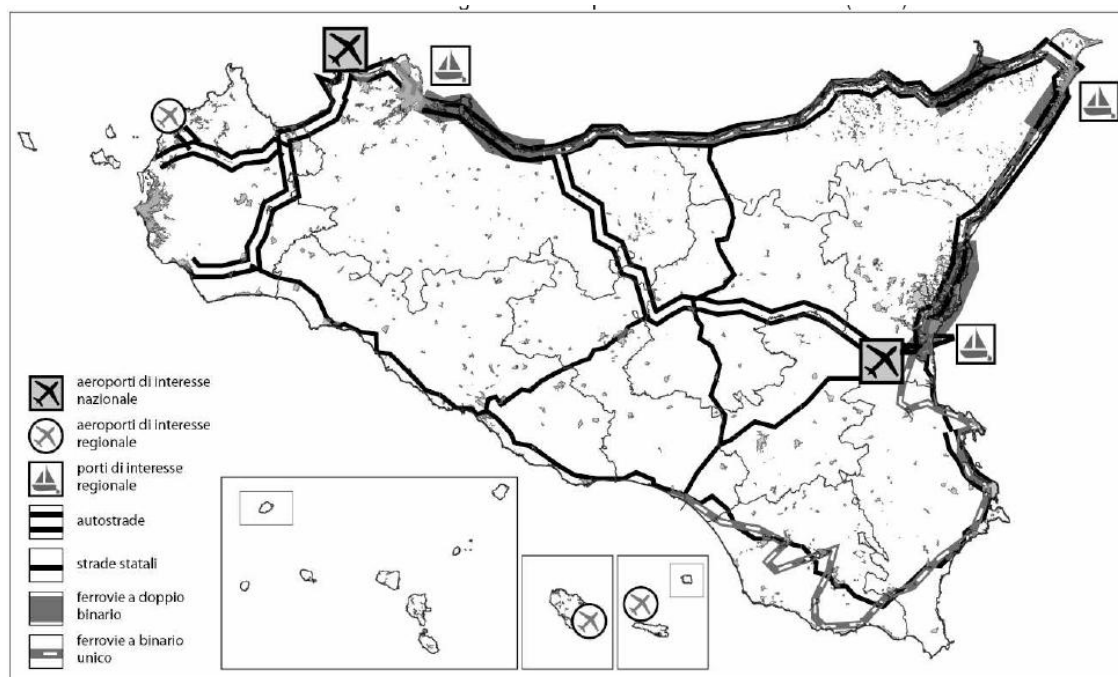


Figura 6 - Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti nel territorio siciliano (SNIT)

La pianificazione regionale mira quindi a disegnare una rete integrata ed intermodale della mobilità che vada direttamente a riagganciarsi alle linee di sviluppo disegnate dal Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti definito dal PGTL del 2001 ed alle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T disegnate dall'Unione Europea nel 1996 e successivamente rimodulate in occasione della redazione del Libro Bianco dei trasporti del 2001.

Si tratta di definire un progetto di sistema che superi il concetto di “sommatoria di progetti e interventi” slegati tra loro.

Nel Piano nazionale era stato infatti stabilito che nei PRT venissero inserite le scelte "macro" di base per il riassetto dei trasporti mediante un “Piano Direttore” e che tali scelte venissero tradotte in interventi operativi attraverso i “Piani Attuativi”. Questi ultimi dovevano approfondire i temi specifici di natura istituzionale, gestionale ed infrastrutturali, per ogni modalità e settore di trasporto, nel rispetto delle scelte generali e delle realtà locali.

Viene inoltre introdotto il concetto di “progetto di sistema” da aggiornare nel tempo in funzione delle istanze e delle esigenze socio-economiche ravvisate dalla Regione.

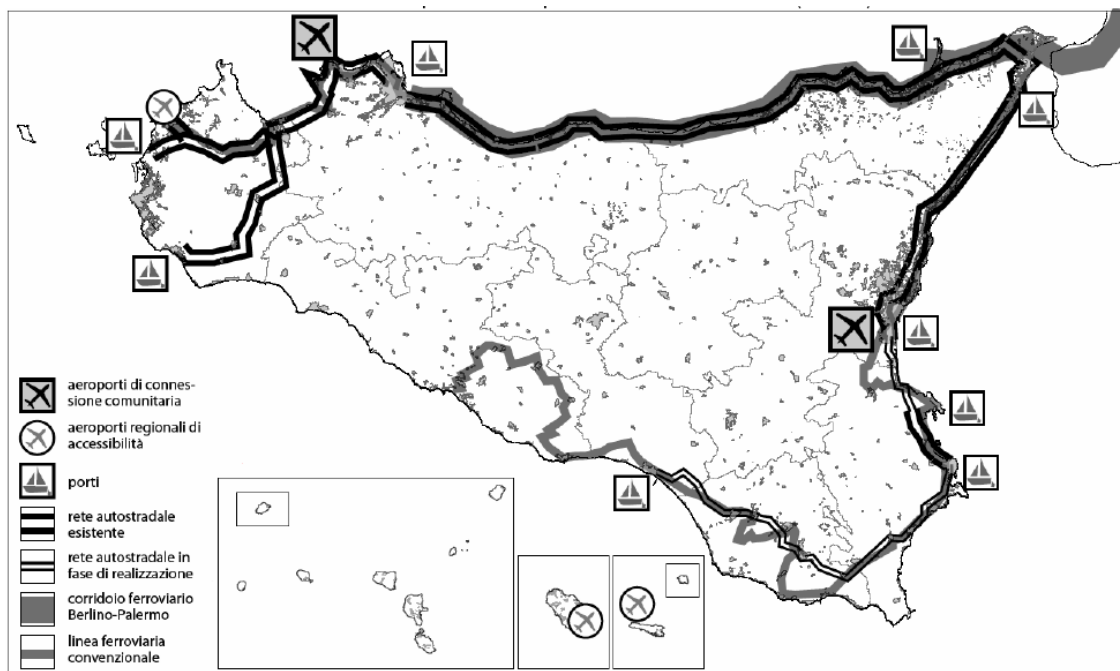


Figura 7 - Rete Trans-Europea dei Trasporti nel territorio siciliano (TEN-T)

Sulla base di tali indicazioni il Dipartimento Trasporti e Comunicazioni della Regione Siciliana, oggi confluito nel Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti, ha avviato il processo di pianificazione regionale vigente con la redazione del proprio Piano Direttore, approvato dalla Giunta di Governo nel novembre 2002.

In generale l'impianto pianificatorio adottato parte dall'inquadramento generale definito "Piano Direttore" che contiene gli obiettivi, gli indirizzi, le strategie che divengono in seguito sviluppati in sei differenti "Piani Attuativi", e contiene gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari, già ratificati dal Governo regionale.

In particolare la fase di Pianificazione strategica regionale, con un orizzonte temporale al 2015, viene in parte completata dal Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica e dai Piani Attuativi del Trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo adottati entrambi nel 2004.

Per quanto riguarda il trasporto via mare, sulla scia delle politiche nazionali che puntano alla "ricentralizzazione marittima" dell'Italia, le strategie regionali in modo analogo mirano a individuare nella Sicilia "una nuova agorà per il Mediterraneo", quale crocevia dei flussi in transito nel *Mare Nostrum* destinati e provenienti dall'Europa.

Dal punto di vista gestionale è opportuno segnalare la previsione di istituire dei Sistemi Portuali Integrati che avrebbero l'obiettivo di coordinare in modo sinergico e complementare i porti siciliani in modo analogo al modello gestionale del Nord Europa dove i traffici marittimi convergono su un numero limitato di porti.

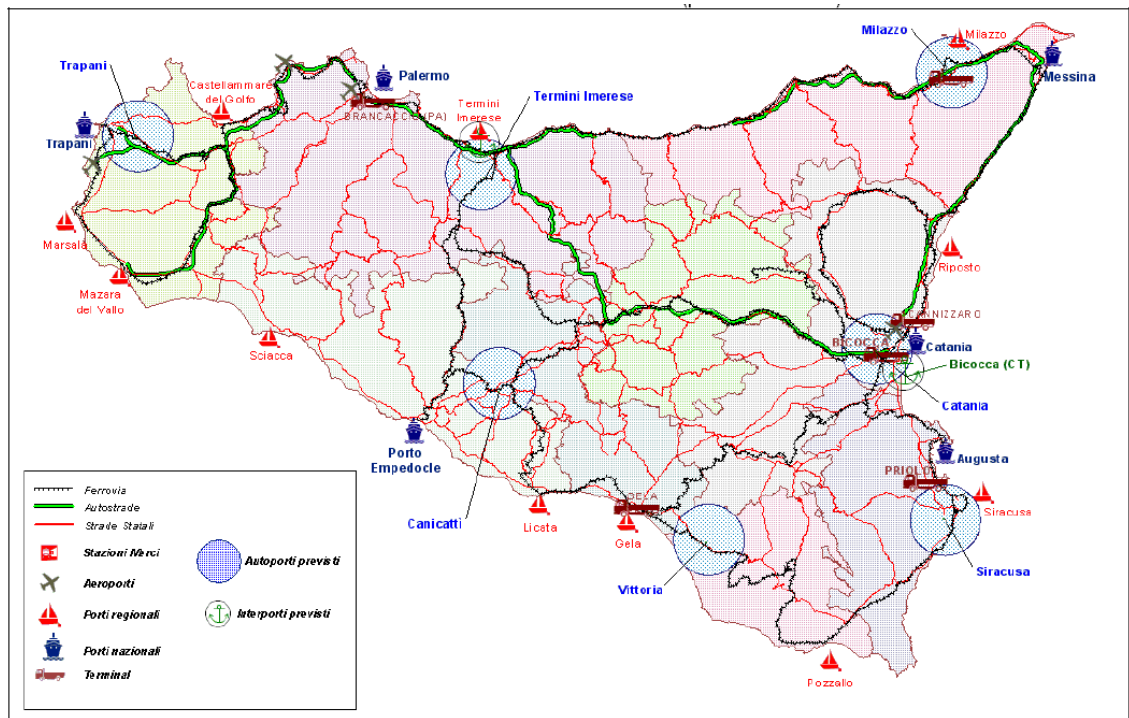


Figura 8 - Sistema intermodale della mobilità siciliana (previsioni PRTM)

La creazione dei Sistemi Portuali Integrati è finalizzata al conseguimento di maggiori economie di scala dei principali porti regionali che sono in grado di generare una massa critica di traffici marittimi tali da renderli competitivi con gli altri porti del Mediterraneo.

Tale proposta si inseriva naturalmente all'interno dello scenario dell'apertura della zona di libero scambio del 2010.

L'obiettivo è quello di evitare improprie concorrenze fra i porti vicini estendendo l'offerta di servizi portuali, perseguendo una specializzazione ed integrazione dei singoli porti e una polifunzionalità a livello di sistema.

Il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità ha quindi il merito di inserire per la prima volta il disegno del sistema regionale della mobilità all'interno di una visione guida coerente con la pianificazione nazionale ed europea e con la programmazione. Proprio per questo motivo tale Piano rappresenta un punto di partenza per la definizione degli obiettivi di sviluppo dei trasporti nel nuovo ciclo di programmazione regionali 2007-13 dei Fondi Strutturali.

Il PO FESR Sicilia non può disattendere le velleità marittime nazionali riportate più volte nel PON Reti e Mobilità. Sembra quindi d'obbligo basare la strategia locale sulla specificità geografica e l'insularità della Regione Siciliana rispetto al Mediterraneo ed all'Europa che determinerebbe una stretta connessione tra sistema dei trasporti e lo sviluppo socio-economico.

Ed anche in questo caso tali certezze sono fortemente connesse alla creazione nel 2010 dell'area di libero scambio nel Mediterraneo (che però ancora oggi non esiste), tanto da *“ritenere che la Sicilia potrebbe svolgere, nel prossimo futuro, un ruolo importante di piattaforma logistica per l'ottimizzazione dei flussi di scambio e movimentazione delle merci in tutta l'area del Mediterraneo”*.

Altro punto di partenza della politica marittima regionale è la collocazione geografica della Sicilia sulla direttrice Est-Ovest del traffico *transshipment* per l'attraversamento del Mediterraneo, che consente di candidare il sistema portuale siciliano a *“nodo strategico per la rete di trasporto transeuropea che comprende le autostrade del mare da Ovest ad Est e verso i Paesi del Medio Oriente e viceversa, da Nord a Sud e verso i Paesi Terzi del Nord Africa e viceversa”*.

La strategia delineata prevede la realizzazione nel porto di Augusta di dotazioni ed infrastrutture funzionali a rendere lo scalo adatto al trasbordo di container tra grandi navi transoceaniche e navi *feeder* per la distribuzione delle merci provenienti dal *Far East*.

Al ruolo centrale assegnato ad Augusta per il rilancio della portualità regionale si accompagnano gli altri porti commerciali di valenza nazionale e regionale che saranno prevalentemente dedicati allo *short sea shipping*.

I suddetti porti dunque si limiterebbero in questo caso effettuare collegamenti di corto raggio Ro-Ro e *feeder*. In particolare i porti della costa meridionale dovrebbero garantire un raccordo con gli scali nordafricani in vista dei possibili incrementi commerciali determinati dall'apertura dell'area del libero scambio, mentre i porti della costa tirrenica avrebbero assegnati i collegamenti con gli altri porti nazionali e con il resto dell'Europa.

3. IL TRASPORTO MARITTIMO

3.1. EVOLUZIONE DELLO SCENARIO EURO MEDITERRANEO DEI TRAFFICI MARITTIMI

Un totale di 3.834 milioni di tonnellate (peso lordo) di merci sono stati trattati nel 2006 nei porti dell'UE-27: più di un quinto del peso delle merci trasportate su strada e più del doppio del peso di quelle trasportate per ferrovia. L'Italia (con il 14%, insieme a Regno Unito con il 15%, ai Paesi Bassi con il 12% e Spagna con l'11%) è tra i primi quattro Stati membri che insieme movimentano oltre la metà delle merci complessivamente trasportate. Questa fiorente modalità di trasporto svolge un ruolo importante nello scambio di merci, sia extra-UE che intra-UE. Nel 2006, il volume delle merci movimentate ammontava a oltre 1,9 miliardi di tonnellate, pari al 62% del totale del trasporto marittimo delle merci nell'UE-27.

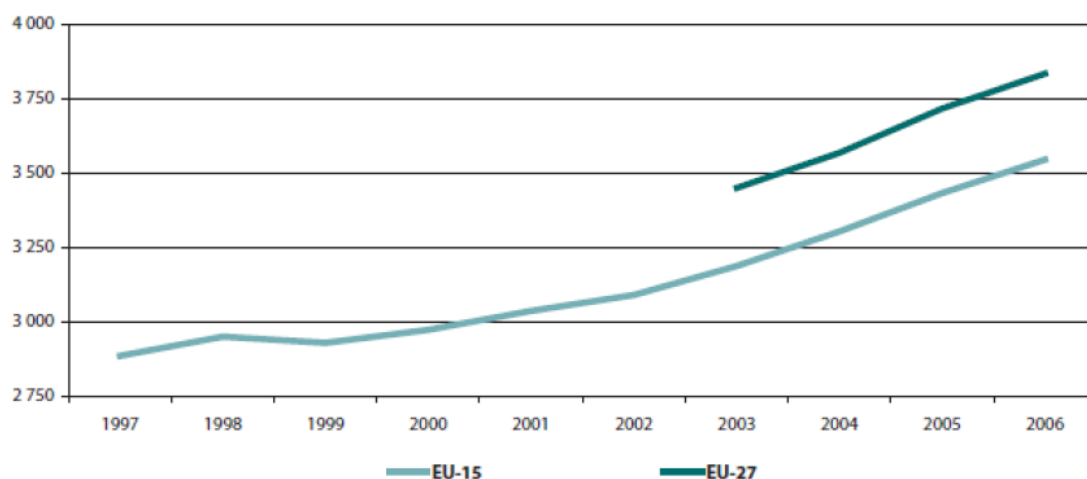


Figura 9 - Peso lordo delle merci movimentate via mare in tutti i porti dell'UE-15 e nell'UE-27, dal 1997-2006 (milioni di tonn.)

	Inward	Outward	Total
EU-27	2 436.5	1 397.8	3 834.3
BE	125.5	93.5	218.9
BG	16.3	11.3	27.5
DK	59.7	48.0	107.7
DE	182.2	120.5	302.8
EE	6.8	43.2	50.0
IE	38.6	14.8	53.3
EL	94.3	65.1	159.4
ES	298.6	115.7	414.4
FR	250.6	99.8	350.3
IT	358.1	162.1	520.2
CY	6.5	1.4	7.9
LV	6.8	50.1	56.9
LT	8.5	18.8	27.2
MT	3.3	0.2	3.6
NL	358.9	118.3	477.2
PL	19.9	33.2	53.1
PT	46.9	20.0	66.9
RO	24.6	22.1	46.7
SI	10.6	4.9	15.5
FI	60.2	50.3	110.5
SE	94.6	85.9	180.5
UK	365.1	218.6	583.7
HR	15.5	10.8	26.3
IS	4.1	1.9	5.9
NO	62.2	134.6	196.8
all ports			

Tabella 1 - Peso lordo delle merci movimentate via mare* nel 2006 (mil. di tonn.)

Dal 2003 al 2006, il peso totale delle merci movimentate nella UE-27 è cresciuto con un tasso medio annuo del 3,6%. Inoltre, analizzando il periodo tra il 1997 ed il 2006, il peso lordo delle merci movimentate via mare nella UE-15 è cresciuto ad un tasso medio annuo del 2,3%.

Lo scenario euromediterraneo appena descritto, che indica una crescita dei traffici marittimi nell'ultimo decennio, può essere considerato un predecessore rispetto agli andamenti dei traffici marittimi nazionale e locale che saranno approfonditi nei paragrafi che seguono. È da evidenziare che l'Italia gioca un ruolo importante nel novero delle nazioni analizzate.

	Liquid bulk		Dry bulk		Large freight containers		Ro-Ro mobile units**		Other cargo	
EU-27	1.390.4		903.4		600.0		381.7		236.9	
1	UK	16%	NL	16%	DE	18%	UK	25%	IT	12%
2	NL	15%	UK	14%	ES	16%	SE	12%	UK	11%
3	IT	15%	ES	12%	NL	13%	DE	10%	NL	11%
4	FR	13%	IT	11%	IT	12%	IT	9%	ES	10%
5	ES	10%	FR	9%	BE	12%	BE	8%	BE	9%

* goods handled in ports handling more than 1 million tonnes of goods annually

** self-propelled and not

Tabella 2 - I primi cinque Stati membri per movimentazione merci via mare *, per tipo di carico, al 2006.

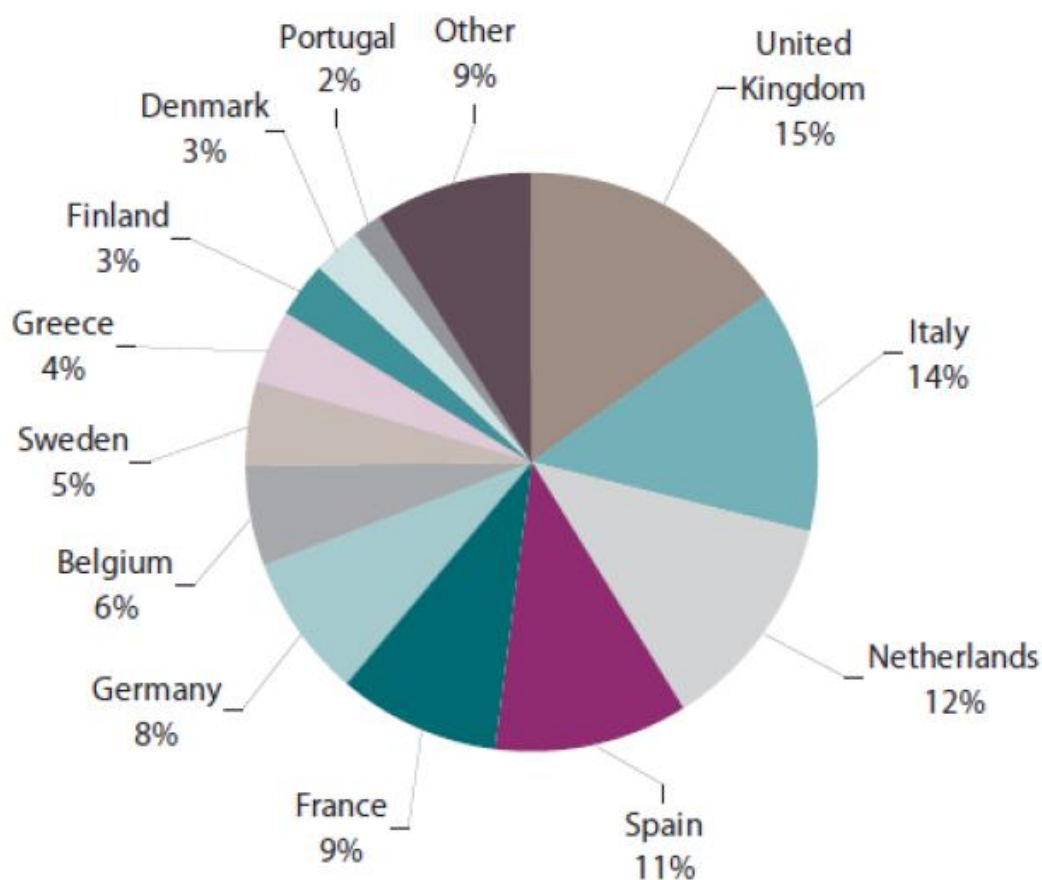


Figura 10 - Ripartizione per Stati membri dell'UE-27 del peso lordo delle merci movimentate via mare*, 2006 (t%).

3.2. IL RO RO

Il RoRo è una categoria di merci varie che comprende quasi tutti i settori merceologici, ma rinfuse. La maggior parte delle modalità elencate di seguito, a sua volta potrebbe portare vari tipi di merci. Alcune modalità sono a volte usate in forma combinata. Per citarne alcuni:

- Contenitori di tutte le dimensioni 20', 40', 45', cubi alto, scatole SECU (*Stora Enso Container Unit*);
- Cassette, appartamenti;
- *Swop*-organismi, semirimorchi, rimorchi Mafi, rimorchi e autocarri;
- Auto, SUV e autobus.

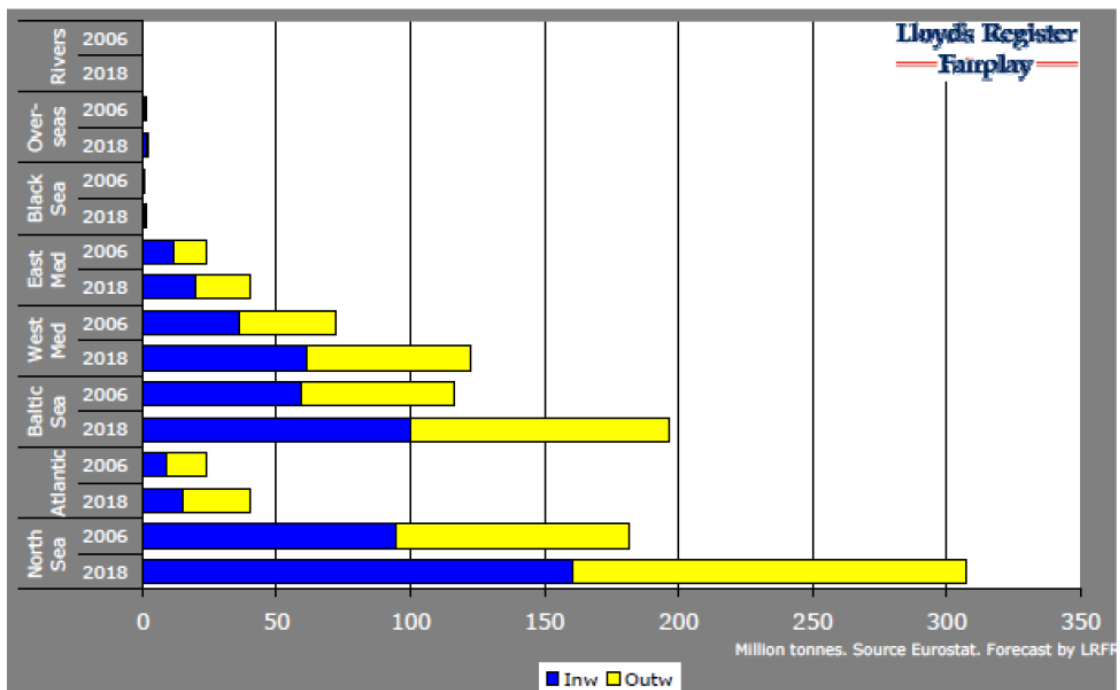


Figura 11 - Carichi RORO movimentati nei porti UE, nelle due direzioni (milioni di tonnellate).

Il traffico RoRo è in gran parte una attività intra-europea, ad eccezione del trasporto a lungo raggio di nuovi veicoli. Le navi RoRo sono in larga misura utilizzate nel trasporto marittimo a corto raggio. La crescita, nel periodo di previsione, è prevista con una media annuale del 4,5%.

Segue una breve distinzione tra RoRo e ropax/traghetti:

- le navi RoRo sono navi merci con alloggi per un massimo di 12 passeggeri (driver) e che sono costruite per lo stivaggio delle rinfuse sul ponte o il trasporto di veicoli stradali che vengono fissati al ponte della nave;

- i ropax/traghetti sono navi per il trasporto combinato di passeggeri con uno o più ponti adatti per veicoli merci e vetture.

Nell'illustrazione che segue sono stati illustrati soltanto i servizi di trasporto con più di 20.000 rimorchi per anno. In particolare, nell'area euro mediterranea si contano oltre 200 linee navigazione che impiegano più di una nave ro-ro / servizi ropax.



Figura 12 - Ambito d'influenza del porto di Termoli in relazione ai volumi trasportati dai maggiori servizi ro-ro & ropax nel Mediterraneo.

3.3. IL TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE

I trasporti nazionali, rappresentano l'11% del totale del trasporto merci via mare sviluppato nell'ambito dell'UE-27. Tale quota è più elevata nei paesi con un gran numero di isole, come la Grecia (32%), o con coste di grande estensione, come l'Italia (18%). Si deve notare che, nel suo complesso, il trasporto nazionale via mare delle merci può essere sottovalutato, ma i dati di movimentazione nei porti europei copre più di 1 Miliardo di tonnellate all'anno.

Analizzando la movimentazione delle merci in Italia, il prodotto tra la quantità di merce trasportata via mare con il cabotaggio ed i chilometri percorsi ammontava, nel 2008, a circa 50 miliardi di tonnellate*km a fronte degli oltre 230 miliardi di tonnellate*Km complessivamente movimentate su tutte le modalità del trasporto.

Dal raffronto tra le figure seguenti è possibile notare che dal 1990 in poi il dato assoluto ha registrato un incremento, a meno di un lieve flessione avvenuta nel 2000 (minimo storico di 33.445 Mt*km) e nel 2008, mentre dal 2000 in poi l'incidenza dello *Short Sea Shipping* rispetto al totale delle modalità di trasporto ha avuto una crescita sensibile fino all'attuale superamento della soglia del 20%.

Modalità di trasporto	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Trasporti ferroviari	21.911	24.408	25.053	24.407	24.830	26.191	27.377	26.035
- di cui Ferrovie dello Stato	21.855	24.352	24.995	23.271	22.199	22.907	23.289	21.981
- di cui ferrovie regionali - ex in concessione e in gestione governativa	56	56	58	49	52	106	93	92
- di cui altre ferrovie				1.087	2.579	3.178	3.995	3.961
Navigazione marittima di cabotaggio ⁽²⁾	35.665	35.307	33.445	38.804	46.839	46.594	51.484	48.257
Navigazione interna	118	135	170	110	89	76	93	76
Navigazione aerea ⁽³⁾	612	671	846	927	982	1.035	1.108	997
Autotrasporto (> 50 Km)	124.209	137.254	146.640	143.511	155.872	142.127	145.928	143.334
Oleodotti (> 50 Km)	8.776	9.221	9.721	9.856	10.907	10.932	11.297	11.531
Totale generale	191.291	206.996	215.875	217.615	239.519	226.955	237.287	230.229

Tabella 3 - Traffico totale interno di merci (Milioni di tonnellate-km)

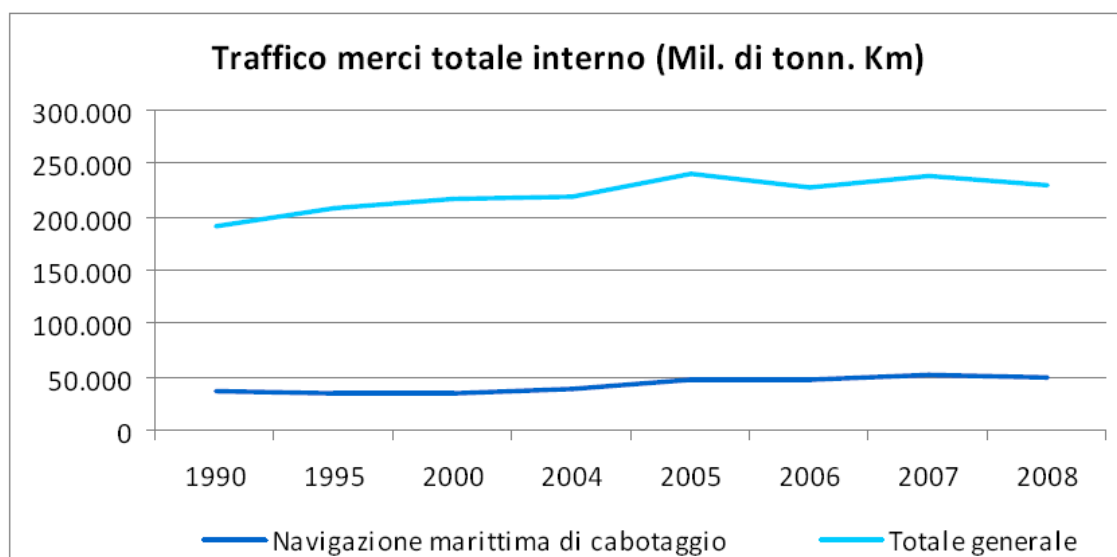


Figura 13 - Movimentazione merci sul territorio nazionale, totale e marittima.



Figura 14 - Evoluzione dell'incidenza della navigazione marittima di cabotaggio sul totale della movimentazione merci in Italia.

Analizzando il trasporto marittimo nazionale, il totale delle rinfuse (solide e liquide) e delle merci varie movimentate nel 2008 ammontava ad oltre mezzo miliardo di tonnellate ed, in particolare, si è registrata una crescita, a partire dal 2002, superiore a 60 milioni di tonnellate.

PIATTAFORMA PORTUALE	RINFUSE E MERCI VARIE						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	(x1.000 tonn)						
Savona - Vado	13.153	13.411	14.363	16.156	16.502	16.051	15.653
Genova	51.749	53.713	55.836	55.189	54.970	57.190	54.218
La Spezia	18.603	19.793	18.434	17.162	19.292	19.416	18.619
Marina di Carrara	3.272	3.061	3.033	3.062	3.271	2.900	2.572
Livorno	25.328	25.727	27.051	28.211	28.631	32.935	34.029
Piombino	8.171	8.670	8.289	8.286	8.979	9.002	7.869
Civitavecchia	9.355	8.431	11.304	8.127	8.744	7.685	6.912
Fiumicino	0	0	5.939	5.899	5.639	5.644	5.447
Gaeta	1.917	2.595	2.404	2.743	2.236	2.750	2.593
Napoli	18.632	19.414	19.667	21.009	20.800	20.269	19.352
Salerno	4.968	7.077	8.992	8.184	8.635	10.893	9.777
Gioia Tauro	25.585	25.454	26.360	24.765	23.844	30.180	34.313
Taranto	34.673	37.513	43.581	47.657	49.434	47.221	43.271
Brindisi	8.739	10.169	11.117	9.306	10.502	10.535	13.153
Bari	3.609	3.928	3.816	4.416	5.216	5.555	5.093
Barletta	0	0	0	0	0	1.205	1.154
Monopoli	0	0	0	0	0	187	224
Ancona	12.514	9.575	9.098	9.210	9.232	9.157	9.427
Ravenna	23.932	24.911	25.422	23.879	26.770	26.308	25.896
Chioggia	1.847	1.997	0	2.133	2.669	2.383	3.145
Venezia	29.549	30.127	29.756	29.099	30.937	30.215	30.248
Portonogaro	0	0	1.765	1.228	1.205	1.456	1.441
Monfalcone	3.272	3.791	3.987	3.838	4.528	4.412	4.023
Trieste	47.174	45.998	46.896	47.718	48.168	46.116	48.279
Messina - Milazzo	15.733	17.564	16.404	25.661	26.647	23.498	22.503
Trapani (**)	2.426	2.074	1.339	3.343	3.343	3.300	0
Catania	2.744	4.127	5.159	3.817	3.845	4.308	4.596
Augusta	31.593	29.285	33.022	32.612	32.360	32.562	30.394
Palermo	4.906	5.408	5.937	5.739	6.142	6.630	6.804
Cagliari - Sarroch	31.597	34.074	32.237	37.913	36.134	35.551	34.271
Olbia - Golfo Aranci - P.Torres	5.700	5.919	6.415	6.550	7.009	7.340	14.568
TOTALE ITALIA	440.741	453.806	477.623	492.912	505.684	512.854	509.844

Tabella 4 - Rinfuse e merci varie complessivamente movimentate nei porti italiani

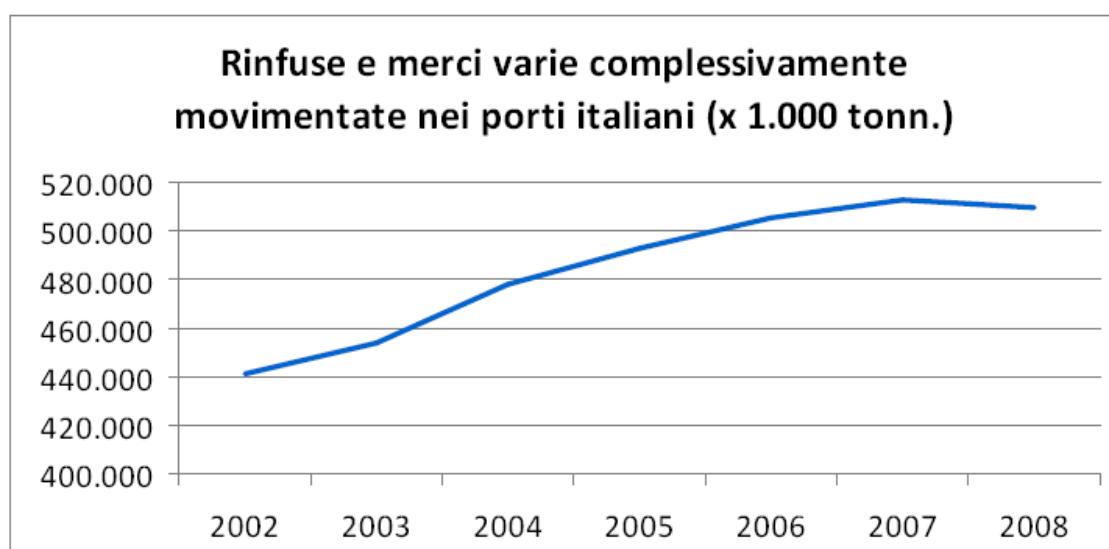


Figura 15 - Rinfuse e merci varie complessivamente movimentate nei porti italiani

Il totale dei contenitori movimentati nel 2008 ammontava ad oltre dieci milioni e mezzo e la crescita, a partire dal 2002, è stata superiore a due milioni di TEU's.

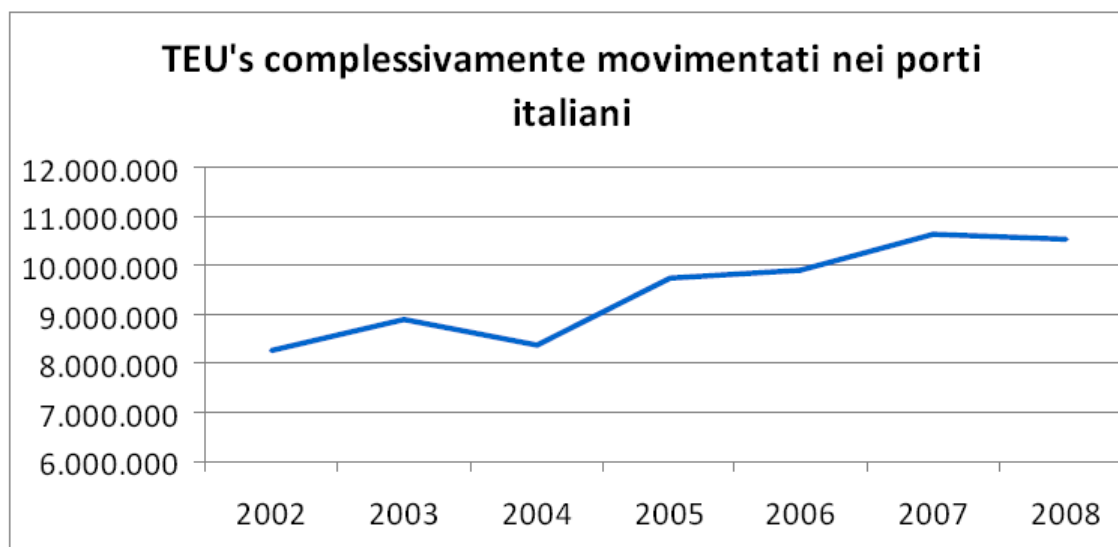


Figura 16 - TEU's complessivamente movimentati nei porti italiani

PIATTAFORMA PORTUALE	TEU's (numero)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Savona - Vado	55.000	54.000	90.000	219.876	227.197	242.720	252.837
Genova	1.531.000	1.606.000	1.619.000	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605
La Spezia	975.000	1.007.000	1.040	1.024.455	1.136.664	1.187.040	1.246.139
Marina di Carrara	10.000	9.000	8.000	6.222	4.493	2.330	2.328
Livorno	520.000	520.000	541.000	658.506	657.592	745.557	778.864
Piombino	0	0	0	379	0	0	0
Civitavecchia	21.000	25.000	36.000	34.615	33.538	31.143	25.213
Fiumicino	0	0	0	0	0	0	0
Gaeta	0	0	0	0	0	0	0
Napoli	444.000	433.000	348.000	373.628	444.982	460.812	481.521
Salerno	375.000	417.000	412.000	418.205	359.707	385.306	330.373
Gioia Tauro	3.009.000	3.149.000	3.261.000	3.208.859	2.938.176	3.445.337	3.467.824
Taranto	472.000	658.000	763.000	716.856	892.303	755.934	786.655
Brindisi	1.000	2.000	4.000	2.166	4.268	5.359	673
Bari	12.000	24.000	20.000	10.008	49	64	113
Barletta	0	0	0	0	0	0	0
Monopoli	0	0	0	0	0	0	0
Ancona	94.000	76.000	65.000	64.209	76.458	87.193	92.068
Ravenna	161.000	160.000	169.000	168.588	162.052	206.786	214.324
Chioggia	0	0	0	0	0	0	0
Venezia	262.000	284.000	291.000	289.860	316.641	329.512	379.072
Portonogaro	0	0	0	42	46	0	0
Monfalcone	1.000	250	2.000	577	1.523	1.519	1.645
Trieste	185.000	120.000	175.000	198.319	220.310	265.863	335.943
Messina - Milazzo	0	0	0	0	0	0	0
Trapani (**)	17.000	13.000	10.000	9.265	9.265	9.000	0
Catania	13.000	14.000	12.000	15.343	16.372	22.504	18.036
Augusta	0	0	0	0	0	0	0
Palermo	11.000	15.000	24.000	27.984	27.234	31.767	32.708
Cagliari - Sarroch	74.000	314.000	501.000	639.049	687.657	547.336	307.527
Olbia - Golfo Aranci - P. Torres	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE ITALIA	8.243.000	8.900.250	8.352.040	9.711.975	9.873.640	10.618.108	10.520.468

Tabella 5 - TEU's complessivamente movimentati nei porti italiani

Il totale dei passeggeri movimentati nel 2008 ammontava circa 50 milioni, a fronte dei 45,6 milioni del 2005. Dunque, la crescita registrata è stata prossima ai 5 milioni di passeggeri.

PIATTAFORMA PORTUALE	PASSEGGERI (numero)			
	2005	2006	2007	2008
Savona - Vado	947.586	894.992	1.075.312	1.113.375
Genova	3.037.979	3.113.448	3.223.196	3.262.912
La Spezia	56.358	62.088	79.355	49.656
Marina di Carrara	0	0	0	27.100
Livorno	2.513.377	2.916.532	2.995.554	3.178.971
Piombino	3.637.323	3.879.151	3.885.557	3.653.648
Civitavecchia	3.153.925	3.599.551	3.807.522	4.262.307
Fiumicino	0	120.270	89.744	60.523
Gaeta	0	777	475	917
Napoli	9.001.918	9.028.008	8.988.056	9.026.247
Salerno	301.138	417.233	517.753	559.588
Gioia Tauro	0	0	0	0
Taranto	138	211	184	189
Brindisi	562.227	457.184	422.428	525.791
Bari	1.454.948	1.575.361	1.780.029	1.846.408
Barletta	0	0	50	50
Monopoli	0	0	882	141
Ancona	1.536.432	1.574.050	1.524.191	1.504.890
Ravenna	15.700	13.616	15.020	16.709
Chioggia	0	0	0	0
Venezia	1.365.375	1.453.513	1.503.371	1.720.496
Portonogaro	0	0	0	0
Monfalcone	165	280	126	217
Trieste	90.523	103.408	113.702	153.212
Messina - Milazzo	9.819.258	10.170.885	9.959.657	9.888.176
Trapani (**)	1.021.338	1.021.338	1.000.000	0
Catania	261.873	349.185	317.816	292.036
Augusta	1.169	0	0	0
Palermo	2.003.755	2.046.678	2.305.991	2.427.475
Cagliari - Sarroch	453.042	351.285	457.461	466.463
Olbia - Golfo Aranci - P.Torres	4.438.063	4.522.078	4.789.927	5.948.940
TOTALE ITALIA	45.673.610	47.671.122	48.853.359	49.986.437

Tabella 6 - Passeggeri complessivamente movimentati nei porti italiani



Figura 17 - Passeggeri complessivamente movimentati nei porti italiani

3.4. IL TRAFFICO MERCI IN SICILIA

Nel caso siciliano le politiche nazionali e regionali convergono nell'assegnare un ruolo strategico alla portualità siciliana nello scenario di sviluppo dei traffici marittimi nel mediterraneo.

In tale quadro la Sicilia viene immaginata come una "Piattaforma logistica" dove confluirebbero i traffici marittimi di tutto il bacino mediterraneo per poi venire ridistribuiti verso l'Europa e il Nord Africa.

Al centro della suddetta strategia viene posta la conversione del porto di Augusta in *hub transshipment* per il trasbordo delle navi portacontainer.

Se analizziamo nel suo complesso il sistema siciliano della mobilità osserviamo che, analogamente ad altre regioni del Mezzogiorno, l'assetto infrastrutturale dell'Isola è caratterizzato dalla presenza di nodi portuali e aeroportuali di interesse nazionale e dallo sviluppo delle reti principali di trasporto lungo le due dorsali costiere tirrenica e ionica.

Ciò è attribuibile alla forte concentrazione urbana negli ambiti costieri e in particolar modo nelle aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina, che dal secondo dopoguerra hanno subito una rapida espansione urbana e una crescente pressione antropica, con conseguente aumento dei flussi di mobilità in entrata ed uscita dai maggiori nodi urbani.

La maggior parte dei traffici viene infatti generata e attratta nelle province di Palermo e Catania, seguite da Messina e Ragusa, quest'ultima per la filiera agroalimentare particolarmente sviluppata.

Infatti, i volumi prevalenti di traffico privato e commerciale risultano concentrati soprattutto lungo le direttrici autostradali e nei tratti stradali prossimi alle aree maggiormente urbanizzate della costa, con una forte polarizzazione dei flussi lungo la fascia costiera orientale dell'Isola e le linee di penetrazione interne verso il Sud-Est siciliano.

Questo sostanziale scompenso nell'offerta e nella domanda di trasporto tra la costa e l'entroterra è dovuto un basso livello di accessibilità verso le aree interne della regione, con soluzioni di continuità nel collegamento tra il sistema di trasporto regionale complessivo e le altre reti nazionali ed estere.

A titolo esplicativo, relativamente allo stato di avanzamento degli interventi in Italia nel settore della mobilità e dei trasporti, le elaborazioni sotto riportate rilevano come la Sicilia registri indici di dotazione infrastrutturale connessi all'accessibilità territoriale superiori a quelli del Mezzogiorno, che comunque risultano inferiori alle percentuali nazionali con un divario infrastrutturale addirittura aumentato negli ultimi sei anni.

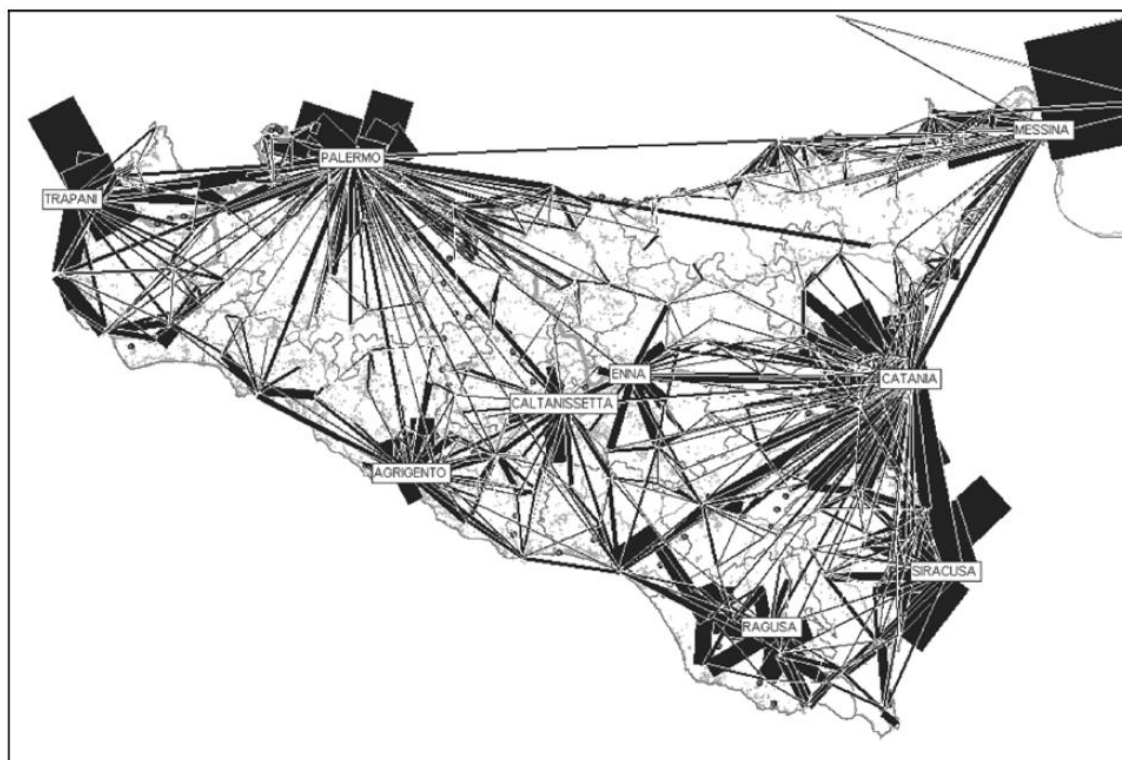


Figura 18 - Distribuzione della domanda di trasporto privato: mobilità pendolare, fascia oraria di punta del mattino

Di fatto, nonostante i proclami e le dichiarazioni in merito a una “questione meridionale” dei trasporti da parte dei vari governi nazionali succeduti nell'ultimo decennio, e nonostante i Fondi Strutturali 2000-2006 impiegati nel settore, lo storico gap fra il Mezzogiorno e il resto d'Italia è aumentato ulteriormente, registrando un

accreciuto divario tra i livelli di infrastrutturazione della Sicilia e del Mezzogiorno rispetto al resto del Paese.

Province	Strade ed autostrade		Ferrovie		Porti ¹⁰⁸		Aeroporti ¹⁰⁹		Totale	
	anno	2000	2004	2000	2004	2000	2004	2000	2004	2000
Agrigento	73,2	50,4	65,5	61,1	116,9	60,9	41,6	43,3	59,8	51,6
Caltanissetta	77,2	74,0	77,1	75,5	151,8	46,7	21,8	20,6	63,9	56,7
Catania	67,4	63,6	61,6	52,3	227,5	207,3	110,6	113,4	108,7	76,4
Enna	103,0	105,3	66,5	68,5	81,1	69,4	27,3	25,5	51,7	66,4
Messina	142,0	143,7	107,0	103,9	196,9	167,6	85,8	83,2	106,2	110,3
Palermo	82,7	83,5	56,8	54,6	86,9	75,3	135,4	120,4	89,1	86,2
Ragusa	64,6	44,9	28,7	17,7	98,0	84,7	12,6	11,9	58,6	24,8
Siracusa	65,1	49,2	73,5	65,8	368,3	351,5	17,3	16,8	93,4	43,9
Trapani	104,5	124,5	32,9	20,3	286,4	494,3	137,3	133,4	95,7	92,8
Sicilia	87,4	84,1	64,7	59,3	174,9	167,9	81,7	78,3	86,2	84,2
<i>Mezzogiorno</i>	<i>91,8</i>		<i>84,7</i>		<i>109,2</i>		<i>60,5</i>		<i>78,1</i>	

**Tabella 7 - Indicatori di dotazione infrastrutturale nelle province siciliane
(valore indice: Italia = 100) - Anno 2000-2004**

Tra l'altro tali elaborazioni tra l'altro non tengono conto della vetustà e dei livelli di servizio delle infrastrutture lineari (strade e ferrovie) siciliane, fotografando quindi un sistema della mobilità regionale con un grado di efficienza e accessibilità maggiore rispetto a quello reale.

Inoltre, il migliore livello di dotazione infrastrutturale nel settore portuale siciliano rispetto alla media italiana, rilevato nella tabella sopra indicata, è solo apparente in quanto criticità logistiche dell'economia siciliana vengono riscontrate nell'offerta portuale.

Partendo da queste constatazioni generali il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità e sulla base, in linea con gli indirizzi del Libro Bianco del 2001 sulla Politica europea dei trasporti, si era prefissato l'obiettivo di riequilibrio modale per il trasferimento di quote di traffico dal gommato verso lo *Short Sea Shipping*.

Tali indirizzi sono stati in seguito confermati anche dal PO FESR Sicilia 2007-13, che in più ha inserito nella visione di piano il rilancio della portualità regionale nei traffici transoceanici incentrando la strategia sulla riconversione del porto di Augusta in *hub transshipment*, confermando le linee di sviluppo disegnate dal PON Reti e Mobilità.

La lettura dei dati aggiornati al 2004 si limita ad analizzare gli indirizzi strategici e i percorsi di sviluppo tracciati qualche anno prima dalle politiche nazionali e regionali, riprendendo lo schema di analisi adottato dal Piano Attuativo del trasporto merci e della logistica redatto nel 2003.

A livello generale lo sviluppo dei traffici può apparire pressoché stazionario, disaggregando il trasporto regionale da quello nazionale e internazionale notiamo nell'arco temporale 1998-2004 un lieve calo dell'import/export regionale (-0,9%) a

fronte della crescita esponenziale dei traffici container e di idrocarburi negli altri porti europei del Mediterraneo.

La contrazione della domanda si avverte in modo più evidente negli scambi nazionali Sicilia-Italia (-7,2%), che però vengono compensati solo da un forte aumento del movimento merci interno all'Isola (+18,1%).

Tale quadro della mobilità regionale delle merci, se rapportato ai nuovi sviluppi economici internazionali, denota una crisi di competitività del "Sistema Sicilia" in cui le imprese, non possedendo né la dimensione aziendale né la logistica adeguate per competere nei mercati nazionali ed esteri, continuano a perdere pesanti quote di mercato nonostante gli sforzi delle polite regionali di sviluppo in questo settore.

Dal punto di vista della mobilità, diametralmente all'opposto rispetto agli ambiziosi obiettivi di riequilibrio modale del PRTM, paradossalmente l'unica modalità di trasporto che nel periodo considerato ha registrato un incremento generale è stato il solo trasporto su strada (+5,1%).

Il traffico marittimo registra invece valori stazionari, mentre quello ferroviario, in linea con il trend nazionale, rileva una diminuzione dei movimenti pari a -3,4%.

Anche negli scambi con l'Estero si registra un trend negativo dell'import-export (-2,14% per la modalità marittima) confermando il basso grado di internazionalizzazione delle imprese siciliane.

Emerge quindi un quadro tendenziale di ulteriore marginalizzazione di una regione marittima periferica che viene solo sfiorata e mai toccata dai traffici internazionali che attraversano il Mediterraneo.

Fanno eccezione solo le rotte energetiche degli idrocarburi il cui ruolo strategico e trainante per lo sviluppo della Sicilia viene comunque messo in discussione dal progressivo spostamento del baricentro dei Paesi produttori verso l'Europa dell'Est oltre che dagli impatti dei petrolchimici sull'ambiente marino e costiero.

Se in aggiunta si considera il ridotto livello di internazionalizzazione dell'economia regionale, dovuto alla frammentazione del tessuto imprenditoriale e ad una limitata capacità complessiva di esportazione delle aziende siciliane, ne deriva un quadro complessivo di perdita di quote di mercato e quindi di marginalizzazione territoriale che riduce nettamente la competitività del sistema Sicilia nell'offerta di trasporto rispetto agli altri mercati extraregionali.

Tali scenari hanno pertanto indotto le politiche nazionali a privilegiare ulteriormente gli interventi di potenziamento della rete infrastrutturale delle regioni centrosettentrionali, al fine di incrementare il grado di accessibilità delle aree maggiormente produttive del

Paese verso i mercati dell'Europa centro occidentale e dei nuovi Stati Membri dell'ex blocco sovietico.

PORTI	Numero accosti	Lunghezza complessiva accosti (m)	Lunghezza media accosti	Accosti dotati di arredo meccanico	Numero di binari ferroviari	Superfici dei piazzali per le merci (mq)	Capacità magazzini frigoriferi (mt)	Capacità altri magazzini (mt)	Capacità silos (mc)
Messina	11	1.770	160,91	-	2	31.200	-	-	-
Giardini Naxos	1	150	150,00	-	-	-	-	-	-
Catania	19	3.462	182,21	19	19	250.000	-	-	-
Acicastello	2	220	110,00	-	-	-	-	-	-
Acireale	1	20	20,00	-	-	-	-	-	-
Acitrezza	3	855	285,00	-	-	-	-	-	-
Ognina	2	180	90,00	-	-	-	-	-	-
Pozzillo	4	480	120,00	-	-	-	-	-	-
Riposto	8	1.710	213,75	-	-	-	-	-	-
Santa Maria la Scala	2	446	223,00	-	-	-	-	-	-
Santa Tecla	2	134	67,00	-	-	-	-	-	-
Stazzo	4	900	225,00	-	-	-	-	-	-
Augusta	56	7.651	136,63	-	-	300.000	-	-	-
Siracusa	20	2.691	134,55	1	-	15.000	-	-	1.522
Santa Panagia	8	714	89,25	-	-	-	-	-	-
Marzamemi	2	100	50,00	-	-	-	-	-	-
Portopalo di Capo Passero	6	535	89,17	-	-	-	-	-	-
Pozzallo	4	1.399	349,75	1	-	100.000	-	-	-
Donnalucata	1	100	100,00	-	-	-	-	-	-
Scoglitti	1	200	200,00	-	-	-	-	-	-
Gela	12	1.640	136,67	-	-	-	-	-	-
Porto Empedocle	4	2.998	749,50	-	-	4.000	-	-	2.826
Lampedusa	3	325	108,33	-	-	2.000	-	-	-
Licata	2	1.265	632,50	1	-	25.000	-	-	-
Linosa	2	40	20,00	-	-	-	-	-	-
Sciaccia	7	1.652	236,00	-	-	-	-	-	-
Mazara del Vallo	9	1.830	203,33	-	-	53.000	1.400	2.000	1.100
Trapani	18	2.339	129,94	3	-	-	-	-	-
Bonagia	4	385	96,25	-	-	453	-	-	-
Castellammare del Golfo	5	2.470	494,00	-	-	-	-	-	-
Favignana	5	800	160,00	-	-	1.200	-	-	-
Levanzo	2	175	87,50	-	-	-	-	-	-
Marettimo (Porto scalo nuovo)	4	235	58,75	-	-	700	-	-	-
Marettimo (Porto scalo vecchio)	1	100	100,00	-	-	550	-	-	-
Marsala	1	640	640,00	1	-	17.000	-	-	-
Pantelleria (porto nuovo)	2	300	150,00	-	-	-	-	-	-
Pantelleria (porto vecchio)	5	890	178,00	-	-	-	-	-	-
Punta Lunga	1	75	75,00	-	-	-	-	-	-
S. Vito lo Capo	3	670	223,33	-	-	-	-	-	-
Scauri di Pantelleria	1	500	500,00	-	-	-	-	-	-
Palermo	12	3.365	280,42	6	1	97.600	1.963	20.000	29.000
Balestrate	1	1.500	1500,00	-	-	-	-	-	-
Costa Rossa	1	200	200,00	1	-	-	-	-	-
Isola delle Femmine	1	300	300,00	-	-	-	-	-	-
Porticello	5	757	151,40	-	-	-	-	-	-
S. Nicola l'Arena	5	978	195,60	-	-	-	-	-	-
Sferracavallo	1	155	155,00	-	-	-	-	-	-
Terrasini	1	1.000	1000,00	-	-	-	-	-	-
Trappeto	1	200	200,00	-	-	-	-	-	-
Milazzo	5	1.630	326,00	1	-	21.200	-	-	-
Alicudi	1	100	100,00	-	-	-	-	-	-
Capo d'Orlando	1	120	120,00	-	-	-	-	-	-
Filicudi	1	150	150,00	-	-	-	-	-	-
Lingua	1	50	50,00	-	-	-	-	-	-
Lipari	7	1.413	201,86	-	-	-	-	-	-
Marina di Portofino	1	3.883	3883,00	-	-	-	-	-	-
Panarea	1	90	90,00	-	-	-	-	-	-
Patti Marina	1	20	20,00	-	-	-	-	-	-
Rinella	1	150	150,00	-	-	-	-	-	-
Salina	2	1.000	500,00	-	-	-	-	-	-
Sant'Agata di Militello	1	150	150,00	-	-	-	-	-	-
Scalo Galera	1	250	250,00	-	-	-	-	-	-
Stromboli	3	330	110,00	-	-	-	-	-	-
Vulcano	1	80	80,00	-	-	-	-	-	-
Totale 64 porti siciliani	304	60.917		34	22	368.903	3.363	22.000	34.448
Totale 263 Porti Italiani	1.523	401.134		267	242	15.377.998	147.479	6.201.338	2.953.032
Rapporto Sicilia % Italia	20,0%	15,2%		12,7%	9,1%	2,4%	2,3%	0,4%	1,2%
Dotazione media Sicilia	4,8	951,8	200,38	0,5	0,3	5.764,1	52,5	343,8	538,3
Dotazione media Italia	5,8	1.525,2	263,38	1,0	0,9	58.471,5	560,8	23.579,2	11.228,3
Rapporto Sicilia (Italia = 100)	82,0%	62,4%		52,3%	37,4%	9,9%	9,4%	1,5%	4,8%

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del Conto Nazionale dei Trasporti 2006-2007

Tabella 8 - Dotazione infrastrutturale dei principali porti siciliani al 31/12/2007

A titolo esplicativo, relativamente allo stato di avanzamento degli interventi in Italia nel settore della mobilità e dei trasporti, le elaborazioni sotto riportate rilevano come

la Sicilia registri indici di dotazione infrastrutturale connessi all'accessibilità territoriale superiori a quelli del Mezzogiorno, che comunque risultano inferiori alle percentuali nazionale con un divario infrastrutturale addirittura aumentato negli ultimi sei anni.

Inoltre, il migliore livello di dotazione infrastrutturale nel settore portuale siciliano rispetto alla media italiana, è solo apparente in quanto criticità logistiche dell'economia siciliana vengono riscontrate nell'offerta portuale.

In generale per i porti siciliani, oltre a registrare indici medi di lunghezza e numero accosti rispettivamente del 62% e dell'82% (indice Italia rapportato a 100%), è da rilevare un elevato numero di accosti che necessitano di ammodernamento e una scarsa profondità dei fondali e delle imboccature, che di conseguenza pregiudica l'accesso di navi di maggiore pescaggio destinate al trasporto container.

Proprio la profondità dei fondali costituisce un requisito fondamentale per l'individuazione di un terminal *transshipment* per le nuove navi *post-panamax*.

In quest'ultimo caso viene fatta eccezione solo per il porto di Augusta che è stato recentemente individuato come *hub* regionale per il *transshipment* proprio per la profondità dei suoi fondali superiore a 16 metri.

È comunque nelle dotazioni a terra che si riscontrano dei vuoti infrastrutturali, con un decimo della superficie media dei piazzali merci per porto rispetto alla media nazionale e con una capacità di magazzinaggio praticamente inesistente per la totalità degli scali siciliani se escludiamo Palermo e Mazara del Vallo.

Risulta inoltre paradossale l'eccesso di accosti e di arredamento meccanico rispetto all'insufficienza di piazzali merci e alla carenza diffusa di silos e magazzini, soprattutto quelli destinati alla catena del freddo.

Se invece guardiamo la tipologia di accosti presenti nei vari scali della regione, notiamo un numero medio di moli per il trasporto di idrocarburi e di altre rinfuse liquide superiore alla media nazionale. Questa caratteristica regionale è dovuta principalmente alla prevalenza dei traffici di greggio e dei relativi prodotti petroliferi raffinati dagli impianti della Sicilia orientale.

Il numero di accosti per le navi militari oltre che quelle da pesca e da diporto risulta in linea con la media rilevata negli scali nazionali.

Mentre dal punto di vista commerciale risulterebbe carente rispetto allo standard registrato nel resto d'Italia la dotazione di accosti per il trasporto di container, di rotabili e di merci varie.

PORTI	Numero di accosti che effettuano servizio di:											
	Passeggeri	Prodotti petroliferi	Altre merci liquide	Merchi secche alla rinfusa	Merchi in colli	Container	RO/RO	Altre merci	Pescato	Diporto	Mezzi di servizio	Ormeggio navi militari
Messina	7	-	-	5	1	3	1	1	-	-	-	2
Giardini Naxos	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Catania	5	2	2	10	10	3	3	12	5	1	1	6
Acicastello	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Acireale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Acitrezza	2	-	-	-	-	-	-	-	3	2	2	-
Ognina	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-
Pozzillo	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Riposto	4	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	4
Santa Maria la Scala	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-
Santa Tecla	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-
Stazzo	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	-	-
Augusta	-	50	3	1	-	-	1	3	2	-	-	-
Siracusa	5	7	-	3	3	2	-	1	3	2	1	1
Santa Panagia	-	7	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Marzamemi	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-
Portopalo di Capo Passero	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1	-	-
Pozzallo	1	-	-	1	2	1	1	2	3	1	2	1
Donnalucata	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Scoglitti	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Gela	-	3	5	-	-	-	-	-	1	1	3	-
Porto Empedocle	2	1	1	1	2	-	2	1	2	1	1	2
Lampedusa	1	-	1	-	-	-	1	-	2	1	-	2
Licata	1	-	1	1	1	-	-	1	2	1	1	-
Linosa	2	1	-	-	-	-	2	-	-	1	1	-
Sciacca	-	-	-	-	-	-	-	-	7	2	-	1
Mazara del Vallo	1	1	2	1	1	-	-	1	7	-	1	1
Trapani	8	2	-	1	-	4	8	5	-	2	2	1
Bonagia	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	1	-
Castellammare del Golfo	1	-	1	1	1	-	-	-	4	3	-	-
Favignana	2	-	-	-	-	-	1	1	1	3	-	1
Levanzo	1	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-
Marettimo (Porto scalo nuovo)	2	-	1	-	2	-	-	1	4	3	2	1
Marettimo (Porto scalo vecchio)	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Marsala	1	1	1	1	1	-	-	-	1	1	1	1
Pantelleria (porto nuovo)	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	1
Pantelleria (porto vecchio)	1	1	1	1	1	-	1	1	1	5	-	1
Punta Lunga	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
S. Vito lo Capo	1	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-
Scauri di Pantelleria	1	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Palermo	8	2	8	2	1	1	9	1	1	-	-	5
Balestrate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costa Rossa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
Isola delle Femmine	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Porticello	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	-	-
S. Nicola l'Arena	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-	-
Sferracavallo	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Terrasini	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
Trappeto	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Milazzo	3	-	-	2	-	-	-	2	1	2	1	-
Alicudi	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-
Capo d'Orlando	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Filicudi	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-
Lingua	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Lipari	3	1	1	2	1	-	1	-	3	3	4	1
Marina di Portorosa	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Panarea	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
Patti Marina	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-
Rinella	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Salina	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-
Sant'Agata di Militello	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-
Scalo Galera	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Stromboli	2	-	2	-	2	-	2	-	1	-	1	-
Vulcano	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
Totale 64 porti siciliani	76	34	35	34	33	14	41	36	109	74	34	34
Totale 263 Porti Italiani	382	122	127	249	221	116	243	200	419	468	180	147
Rapporto Sicilia % Italia	19,9%	27,9%	27,6%	13,7%	14,9%	12,1%	16,9%	18,0%	26,0%	15,8%	18,9%	23,1%
Dotazione media Sicilia	1,2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,2	0,6	0,6	1,7	1,2	0,5	0,5
Dotazione media Italia	1,5	0,5	0,5	0,9	0,8	0,4	0,9	0,8	1,6	1,8	0,7	0,6
Rapporto Sicilia (Italia = 100)	81,8%	114,5%	113,3%	56,1%	61,4%	49,6%	69,3%	74,0%	106,9%	65,0%	77,6%	95,0%

Tabella 9 - Tipologie di accosti nei principali porti siciliani al 31/12/2007

3.5. IL TRAFFICO PASSEGGERI IN SICILIA

Nel paragrafo precedente sono stati evidenziati i rischi ambientali e le ridotte ricadute economiche sul contesto locale relativamente agli attuali traffici marittimi che interessano i porti siciliani, e che prevalentemente sono costituiti da idrocarburi che vengono raffinati nei poli petrolchimici della Sicilia orientale.

In seguito è stata verificata l'effettiva marginalità e l'inadeguatezza del sistema portuale regionale rispetto ai traffici transoceanici che percorrono il Mediterraneo senza però interessare la Sicilia.

Tuttavia, oltre all'approvvigionamento energetico via mare e alle rotte transoceaniche dei contenitori, rimangono ancora altri due settori del trasporto marittimo che possono apportare valore aggiunto ai porti nazionali e regionali, e sono rappresentati dal trasporto passeggeri e dalla navigazione a corto raggio.

Per quanto riguarda il primo aspetto la Politica Marittima Integrata dell'Unione Europea prevede un aumento degli oltre 400 milioni di passeggeri annui che oggi transitano nei porti comunitari sfruttando i servizi di collegamento dei traghetti e delle navi da crociera.

Pertanto, se da un lato sarà necessario garantire ai passeggeri la continuità territoriale, la coesione regionale e gli standard di qualità adeguati, dall'altro non si può non considerare che il trasporto marittimo di persone genera impatti economici diretti sulla qualità della vita dei cittadini, sia dei turisti che degli abitanti delle isole e delle regioni periferiche.

Tale aspetto interessa da vicino anche la portualità siciliana che negli ultimi anni ha visto crescere il traffico crociere nei porti urbani di Palermo, Messina e Catania ma che allo stesso tempo deve fronteggiare la costante problematica della continuità territoriale con le isole minori.



Figura 19 - Rotte nazionali e internazionali delle Autostrade del Mare che collegano i porti italiani

La domanda reale riguarda il trasporto pubblico locale via mare, che genera costi di gestione solo in parte compensati dalle entrate generate dal turismo stagionale. Ma il beneficio indiretto interessa la popolazione e le economie locali.

Per quanto riguarda invece il settore della navigazione a corto raggio per il trasporto delle merci, la sperimentazione dello *Short Sea Shipping* e delle Autostrade del Mare è ancora in corso e offre ampi margini di sviluppo, soprattutto in quelle regioni portuali in cui l'intermodalità delle reti di trasporto non è ancora sufficientemente implementata e la domanda risulta distribuita in modo frammentario e non capillare nel territorio.

Infatti dai dati elaborati dalla Politica marittima Integrata dell'Unione Europea risulta che degli oltre 3 miliardi di tonnellate di merci transitate nei porti marittimi comunitari nel 2005, se un terzo dell'intero traffico marittimo è costituito dai container, il trasporto combinato strada-mare (cosiddetto Ro-Ro) ha rappresentato il 14% del totale.

L'opportunità delle autostrade del mare, nella loro accezione originaria che concerne proprio lo *Short Sea Shipping* e non il *transshipment*, era stata inizialmente fortemente sostenuta dalla pianificazione nazionale e regionale dei trasporti. Anche se negli ultimi anni l'attenzione delle politiche marittime sembra essersi spostata gradualmente verso il trasporto containerizzato nelle lunghe percorrenze.

Eppure, nonostante l'inadeguatezza e l'insostenibilità economico-ambientale della rete portuale siciliana la crisi economica iniziata nel 2008, è da segnalare negli ultimi anni il continuo sviluppo di collegamenti di cabotaggio dai principali porti siciliani verso gli altri terminali marittimi italiani, soprattutto nel trasporto Ro-Ro, per le quali nel 2004 il numero di accosti disponibili è salito a 29 rispetto ai 17 del 2001.

Attualmente, se escludiamo i traghetti per l'attraversamento dello Stretto di Messina e i collegamenti per il rifornimento delle isole minori, i porti siciliani in cui vengono operati servizi di cabotaggio extra-regionale per il combinato strada-mare sono Palermo, Termini Imerese, Catania, Messina, Trapani e Pozzallo, tramite i quali, a prescindere dalle carenze infrastrutturali, la quota regionale del trasporto merci marittimo assorbe circa il 40% della navigazione di cabotaggio nazionale.

Nel contesto regionale dell'intermodalità strada-mare, in termini assoluti si segnala la maggiore crescita del traffico Ro-Ro e *multipurpose* nei porti di Palermo e Catania dove, in controtendenza rispetto ai porti industriali del Sud-Est siciliano, ultimamente è in atto un cambiamento delle tipologie di navi approdate che vede un aumento di navi Ro-Ro e general cargo seguito anche dal traffico passeggeri e dalle altre categorie merceologiche. Tuttavia è da segnalare come negli ultimi anni la disorganizzazione nel sistema di incentivi per il Ro-Ro e il mancato adeguamento delle dotazioni portuali ha

comportato in Sicilia una minore crescita del trasporto marittimo combinato a corto raggio rispetto alle altre regioni italiane. L'intermodalità strada-mare sconta in Sicilia la mancata specializzazione dei porti esercenti servizi Ro-Ro, che spesso non hanno accosti dedicati esclusivamente all'imbarco e sbarco dei semirimorchi ma piuttosto presentano una certa promiscuità di destinazioni d'uso delle banchine e dei piazzali retrostanti.

3.6. SICILY TUNISIA PARTENERSHIP PROJECT

Il settore dei trasporti e della logistica rappresenta una delle priorità settoriali dell'XI° programma nazionale di sviluppo (2007-2011) con una strategia generale che, tra gli altri obiettivi, ha quello di tendere verso un sistema Euro-Mediterraneo basato sulla complementarità tra UE e Paesi sponda Sud del Mediterraneo.

Il settore dei trasporti e della logistica ha continuato, nel 2005, ad essere oggetto di un vasto programma di riforma che ha riguardato la riorganizzazione e l'ammodernamento per soddisfare le esigenze di una economia competitiva, con una crescita di investimenti del 22,1% sino a raggiungere circa 1.238 MDT. Ciò ha determinato il miglioramento della qualità dei servizi, il consolidamento dell'infrastruttura di base ed il livellamento delle aziende del settore.

Il trasporto marittimo occupa un posto strategico nello sviluppo degli scambi commerciali (la maggior parte degli scambi viene effettuata via mare). Gli sforzi del Governo si sono concentrati sull'ammodernamento delle infrastrutture portuali e sul miglioramento delle strutture portuali ricettive.

Il sistema portuale tunisino è costituito da 8 porti commerciali (*Tunisi-La Goulette, Radès, Bizerte, Menzel Bourguiba, Sfax, Zarzis, Gabes e Sousse*) attraverso i quali transita tutto il traffico internazionale, da 22 porti minori ed un terminale petrolifero (*La Shkira*).

In questo contesto è stato predisposto uno studio di fattibilità per la costruzione di un porto in acque profonde (*Enfidha*) per natanti di grandi dimensioni che vanno fino a 80 mila tonnellate contro le 25 mila attuali. Questo porto permetterà alla Tunisia di diventare un centro commerciale internazionale e di rafforzare la sua integrazione nell'economia mondiale.

Linee regolari di trasporto di merci (porto di *Radès*) assicurano ogni settimana:

- 8 collegamenti verso Marsiglia;
- 4 collegamenti verso Genova e Valenza;
- 3 collegamenti verso la Valletta, Barcellona e Gioia Tauro;

- 2 collegamenti verso Livorno;
- 1 collegamento verso Istanbul, Izmir, Pozzallo, Napoli, Cagliari, Taranto, Algeri, Limassol e Linea nord.

Tutti i porti tunisini sono ostacolati nella loro efficienza da ritardi nel transito delle merci, scarsi collegamenti navali, stradali e ferroviari e da lente procedure doganali.

La durata media del trasporto da Tunisi a Genova o Trieste è di 1,5 gg per la navi Ro-Ro. Il numero delle navi transitate nei porti commerciali ha registrato un aumento del 2%, nel 2005, raggiungendo le 6.690 unità per un carico lordo di 77,3 milioni di tonnellate contro rispettivamente le 6.528 unità e 71,7 milioni di tonnellate dell'anno precedente.

Il traffico internazionale di merci in entrata è aumentato del 4,5% per attestarsi a 13,8 milioni di tonnellate a seguito, in particolare, dell' aumento nelle importazioni dei cereali, di oli vegetali, di materie prime e di semi-lavorati ed, ancora , di beni di equipaggiamento. Il traffico in uscita si è attestato su 9,8 milioni di tonnellate.

Il traffico dei passeggeri, registrato all'entrata ed all'uscita dei porti commerciali, ha raggiunto, nel 2005, la cifra di 611 mila viaggiatori, in gran parte transitati dal porto di *La Goulette*. Il dato di questo porto relativo al traffico delle auto-passeggeri ha raggiunto la cifra di 219,4 mila veicoli (118,9 mila in entrata e 100,5 mila in uscita), con una quota di crocieristi pari a 585.000 unità (+30% nel 2005).

Oltre al progetto di *Enfidha*, anche i porti di *La Goulette* e *Rades* saranno oggetto di investimenti con programmi di miglioramento e, specificatamente, con la costruzione di nuove banchine e l'introduzione di sistemi di gestione computerizzata, grazie a fondi provenienti in parte dalla Banca Europea per gli Investimenti.

4. PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI MARITTIMI

4.1. ALCUNI DATI SUL TURISMO

4.1.1. STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL PERIODO 2009-2010 A LIVELLO NAZIONALE

Il 2010 è stato un anno complesso e di difficile interpretazione, caratterizzato dall'emergere di interessanti modifiche nei comportamenti degli operatori e dei clienti dei servizi turistici.

I tratti più rilevanti di tali cambiamenti possono essere stati causati da:

- una lunga crisi economica che ha toccato tutti i Paesi più industrializzati, l'incertezza del futuro ha coinvolto tutte le fasce della popolazione;
- un'ulteriore accelerazione della globalizzazione grazie alla rete, che ha accentuato la concorrenza tra imprese sul piano dei prezzi;
- problemi esterni al settore turistico (calamità ed eventi naturali, nonché disordini sociali in varie parti del mondo), che nei primi mesi del 2011 sono culminati con le rivolte popolari nel Nord Africa.

In Italia, il sistema turistico ha dimostrato di essere competitivo e attrattivo nei confronti della domanda, in particolare quella internazionale, sul circuito delle città d'arte che ha confermato andamenti molto positivi in termini di flussi turistici e di occupazione camere. Ha anche però rivelato nel suo prodotto principale, cioè quello balneare, più legato alla domanda interna, la sua maggiore debolezza, ponendo problemi di competitività e di concorrenza di non poco conto.

Una risposta decisa all'evoluzione del mercato, da parte delle nostre imprese ricettive, soprattutto quelle alberghiere, è stata la politica di contenimento dei prezzi che ha favorito il ritorno del turismo internazionale.

Tale aggressività sulle tariffe, però, non ha potuto connotare le nostre imprese stagionali estive che, in pochi mesi, se non addirittura in un mese e mezzo, devono poter realizzare il fatturato dell'anno.

Il 2010 ha confermato quanto il fattore prezzo sia importante: laddove, infatti, il costo complessivo della vacanza è rimasto invariato o è aumentato rispetto allo scorso anno, si è scontato una performance peggiore in termini di vendita delle camere.

I comportamenti di vacanza e di acquisto hanno subito dei cambiamenti profondi, tanto da mutare anche in quelli tradizionalmente considerati punti fermi del turismo italiano:

- la vacanza in agosto, che perde consensi tra le scelte degli italiani;

- la stagionalità, che riallarga i confini verso proposte economicamente più vantaggiose.

La domanda interna rappresenta il mercato più importante per il turismo in Italia (con il 55% degli arrivi nel periodo gennaio-settembre 2010 e quasi 180 milioni di presenze) e, pur mantenendo un picco nel mese di agosto, si distribuisce anche negli altri mesi estivi quale alternativa all'altissima stagione, alla ricerca dell'offerta più conveniente. Di conseguenza anche la spesa per la vacanza diminuisce per effetto sia della durata che della diversa scelta del periodo.

Il turismo internazionale (45% degli arrivi e il 44% delle presenze fino a settembre 2010) sceglie, in termini di incidenza percentuale, il nostro Paese prevalentemente in primavera e nella prima parte dell'estate. Grazie al recupero estivo, nella media dei primi 9 mesi del 2010 le presenze degli stranieri segnano, rispetto allo stesso periodo del 2009, un discreto incremento (+1,6%).

Il bilancio del comparto ricettivo italiano nel 2010 si chiude con una diminuzione del 2,6% del tasso di occupazione delle camere vendute. Tiene meglio il comparto alberghiero che segna un calo più contenuto -1,5%, mentre la riduzione è più significativa -4,3% nell'extralberghiero.

Saldo occupazione camere per tipologia ricettiva (%) gennaio-dicembre 2009-2010			
	2009	2010	Variazione 2010/2009
Alberghiero	48,9	47,4	-1,5
Extralberghiero	43,7	39,4	-4,3
Italia	46,7	44,1	-2,6

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo – dati Unioncamere.

Figura 20 – Saldo occupazione camere per tipologia ricettiva (%)

Se la crisi economica e l'incertezza lavorativa hanno influito sulle scelte di vacanza delle famiglie italiane, incidendo sulla scelta della località, sul tipo di alloggio, sulla durata del soggiorno e sulla possibilità di fare più vacanze, la stagione estiva ha registrato una riduzione generalizzata dei prezzi alberghieri rispetto all'anno precedente, alla ricerca di maggiori capacità di attrazione della clientela.

Le politiche dei prezzi al ribasso non sempre hanno ottenuto i risultati desiderati, sebbene in molti casi alla riduzione dei prezzi sia conseguita una perdita più contenuta

della quota di camere vendute (rispetto allo scorso 2009) o addirittura un leggero aumento.

A conferma di ciò basti osservare quanto è successo nell'estate 2010: l'occupazione delle camere per la generalità degli hotel ha subito una diminuzione di 4 punti percentuali a fronte di una diminuzione media del prezzo applicato alle camere del - 7,5% rispetto al 2009, mentre negli hotel di categoria più alta che hanno adottato ribassi dei prezzi ancora più sostenuto (- 12%) la vendita delle camere ha ottenuto un pareggio come risultato.

È soprattutto nel Mezzogiorno e nel Nord-Est che il ribasso dei prezzi ha avuto effetto sull'occupazione camere per le categorie alberghiere che hanno praticato questa strada, in quanto a maggiori riduzioni di prezzo sono corrisposte perdite minori in termini di occupazione camere e viceversa. Tale politica sulle tariffe è stata applicata soprattutto dagli hotel di 4 e 5 stelle.

Negli ultimi tre mesi dell'anno, invece, la caduta dei prezzi si è fermata e, nel complesso, le imprese alberghiere hanno registrato una stabilità in termini di vendite. Fanno eccezione gli operatori degli hotel a 4 e 5 stelle che hanno continuato con la politica di riduzione delle tariffe (-7,9%), in misura minore comunque rispetto all'estate.

Il 2010 si è caratterizzato con andamenti di vendita delle camere altalenanti e diversi tra le aree del Paese.

Dall'indagine curata da Unioncamere per l'Osservatorio Nazionale del Turismo sulle imprese ricettive emerge come i migliori i risultati di vendita siano stati rilevati nel nord del Paese, mentre il Sud segna il passo anche nel suo periodo più congeniale, cioè in estate.

Il confronto con il 2009 evidenzia maggiori criticità in alta stagione nelle vendite e occupazione camere delle strutture ricettive italiane a fronte anche di diverse scelte di vacanza, quali una maggiore propensione della clientela turistica a viaggiare nei mesi prossimi alla cosiddetta altissima stagione.

Nel complesso alla fine dell'anno si è registrato un calo seppur lieve nelle vendite delle imprese ricettive, -2,6% in media complessiva nazionale, con perdite più evidenti nel comparto extralberghiero (-4,3% del venduto) e un po' meno incisive per l'alberghiero (-1,5% di camere occupate).

La varietà dei risultati è legata alla diversa tipologia ricettiva che durante tutto il 2010 ha visto il comparto alberghiero realizzare risultati di vendita media delle camere sempre superiori al comparto extralberghiero, ad eccezione del mese di agosto quando

si raggiunge il 68,4% di occupazione alberghiera contro il 69,6% del comparto complementare.

Ciò anche grazie alla capacità di attrarre domanda attraverso una moltitudine di canali di commercializzazione che hanno inciso sulle vendite. In particolare circa il 10% della clientela nelle imprese ricettive italiane proviene da accordi con l'intermediazione di tour operator e agenti di viaggio, in quota anche maggiore negli hotel, specie nel II e nel III trimestre quando accolgono rispettivamente il 14,3% ed il 15,2% di clienti dai circuiti organizzati. In misura anche maggiore l'incidenza della veicolazione delle proposte attraverso il web che nel 2010 ha portato oltre un terzo della clientela sia per il comparto alberghiero che per quello complementare.

Occupazione camere 2010 per area (%)					
2010	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	Italia
Gennaio	45,5	35,0	29,8	22,1	33,9
Febbraio	45,6	36,6	30,4	22,9	34,6
Marzo	45,7	35,9	38,3	26,2	36,9
Aprile	38,5	35,8	40,0	30,5	36,1
Maggio	39,5	40,1	44,5	35,2	39,7
Giugno	43,8	48,7	51,5	44,9	47,5
Luglio	60,7	65,9	54,9	54,7	59,9
Agosto	67,0	72,6	64,0	69,0	69,0
Settembre	47,3	47,2	46,9	40,8	45,6
Ottobre	41,6	36,3	44,7	34,8	38,5
Novembre	37,0	36,4	35,4	28,0	34,0
Dicembre	40,9	39,1	30,7	30,0	35,0

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo – dati Unioncamere.

Figura 21 – Occupazione camere 2010 per area (%)

Occupazione camere 2010 per tipologia ricettiva (%)			
2010	Alberghiero	Extralberghiero	Italia
Gennaio	37,8	27,2	33,9
Febbraio	39,4	26,7	34,6
Marzo	41,4	29,7	36,9
Aprile	42,7	27,5	36,1
Maggio	45,0	33,3	39,7
Giugno	51,9	41,9	47,5
Luglio	60,1	59,7	59,9
Agosto	68,4	69,6	69,0
Settembre	50,4	38,4	45,6
Ottobre	45,4	28,5	38,5
Novembre	36,9	28,1	34,0
Dicembre	39,5	28,1	35,0

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo – dati Unioncamere.

Figura 22 – Occupazione camere 2010 per tipologia ricettiva (%)

Questo a compensare la difficoltà del segmento business che in passato sosteneva la stagione invernale, e che nel 2010 risente ancora della crisi. Se complessivamente nelle imprese ricettive italiane il turismo d'affari durante l'anno non ha superato il 20% della clientela, a fine anno risulta risalire nel comparto alberghiero, quando nel IV trimestre raggiunge il 25,2% della clientela totale.

L'Istat ha rilevato nel periodo da gennaio a settembre del 2010 oltre 78 milioni e 847 mila arrivi turistici negli esercizi ricettivi italiani, per un totale di quasi 321 milioni di presenze, con una prevalenza di quelle italiane (circa 180 milioni) su quelle straniere (circa 141 milioni).

Nei primi nove mesi del 2010, rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, il numero complessivo di presenze turistiche registrate in Italia è diminuito del -1,3%, mentre il numero di arrivi è calato in misura piuttosto lieve (-0,4%), così come la permanenza media dei clienti (-1,0%).

La riduzione complessiva delle presenze e degli arrivi è la sintesi di andamenti differenziati tra la componente italiana e straniera della clientela, nel confronto tra i primi nove mesi del 2010 e il medesimo periodo del 2009: una diminuzione della domanda turistica italiana ed una crescita di quella straniera. Per gli italiani, infatti, si osserva un calo del 3,5% sia degli arrivi che delle presenze, mentre per la componente straniera si registra una marcata crescita degli arrivi (+3,7%) e un aumento, seppure più contenuto, nelle presenze (+1,6%), che genera un leggero calo nella permanenza media.

Arrivi, presenze e permanenza media negli esercizi ricettivi per tipo, residenza dei clienti			
Primi tre trimestri 2010 (variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo del 2009)			
Nazionalità e Movimento	Primi tre trimestri		
	Esercizi alberghieri	Esercizi complementari	Totale
Italiani			
Arrivi	-3,2	-4,7	-3,5
Presenze	-3,2	-4,0	-3,5
Permanenza media	0,0	0,7	0,1
Stranieri			
Arrivi	4,4	1,4	3,7
Presenze	2,4	0,2	1,6
Permanenza media	-1,8	-1,2	-2,0
Totale			
Arrivi	0,1	-1,9	-0,4
Presenze	-0,8	-2,2	-1,3
Permanenza media	-0,9	-0,3	-0,9

Fonte: Istat, Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi.

Figura 23 – Arrivi, presenze e permanenza media negli esercizi ricettivi per tipo, residenza dei clienti

Per quel che riguarda la disaggregazione tra esercizi alberghieri e strutture complementari, le presenze turistiche sono calate solo debolmente nel comparto dell'*hôtellerie* (- 0,8%) in misura più accentuata negli esercizi complementari (-2,2%). Anche a livello di tipologie ricettive si osservano evoluzioni di segno differente tra italiani e stranieri. Per la componente italiana della clientela si è registrata una dinamica negativa delle presenze sia negli alberghi (-3,2%), sia negli esercizi complementari (-4,0%); per quella straniera, invece, una dinamica positiva sia per quanto riguarda le presenze registrate nelle strutture alberghiere (+2,4%) sia, seppur in misura contenuta, nelle strutture complementari (+0,2%).

4.1.2. STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL PERIODO 2009-2010 A LIVELLO REGIONALE

Nell'ultima parte del periodo 2000-2009 i flussi turistici in Sicilia hanno confermato la flessione iniziata nel 2007.

La permanenza media per tutto il decennio si è mantenuta di poco superiore ai tre giorni, con lievi variazioni e un tendenziale leggero rialzo negli ultimi due anni.

I flussi turistici in Sicilia si concentrano nei mesi caldi dell'anno per tutto l'arco temporale analizzato, confermando così una vocazione della regione ad un turismo di tipo balneare, come d'altronde succede comunemente nelle isole.

Anno	Arrivi	Var. ass.	Var. %	Presenze	Var. ass.	Var. %	Perm. media
2000	3.963.999	-	-	13.414.616	-	-	3,38
2001	4.025.146	61.147	1,52%	13.416.475	1.859	0,01%	3,33
2002	4.044.080	18.934	0,47%	13.236.238	-180.237	-1,36%	3,27
2003	4.070.631	26.551	0,65%	13.088.696	-147.542	-1,13%	3,22
2004	4.229.510	158.879	3,76%	13.266.029	177.333	1,34%	3,14
2005	4.297.716	68.206	1,59%	13.746.663	480.634	3,50%	3,20
2006	4.568.914	271.198	5,94%	14.592.498	845.835	5,80%	3,19
2007	4.588.011	19.097	0,42%	14.424.129	-168.369	-1,17%	3,14
2008	4.230.709	-357.302	-8,45%	13.791.760	-632.369	-4,59%	3,26
2009	4.058.214	-172.495	-4,25%	13.280.607	-511.153	-3,85%	3,27

Figura 24 – Flussi turistici e permanenza media in Sicilia dal 2000 al 2009

Anche nel 2009, in Sicilia, il movimento turistico proveniente dal territorio nazionale si presenta superiore rispetto a quello forestiero. Per tutta la durata dell'anno, gli italiani trascorrono sempre un numero superiore di notti nell'isola rispetto agli stranieri, eccetto che nel mese di ottobre. Questo, assieme al fatto che per tutto il periodo estivo le presenze degli stranieri sono all'incirca costanti, fa presupporre che questi non amano molto le temperature elevate dei mesi di luglio e agosto.

Complessivamente i flussi turistici fra il 2008 e il 2009 hanno evidenziato una flessione quantificabile, sia per arrivi che per presenze, intorno al 4%; le province siciliane hanno mostrato comportamenti difformi.

Le province che contribuiscono in misura più rilevante a determinare questa flessione dei flussi turistici, sono quelle di Messina, Palermo e Siracusa.

In particolare si può notare che queste circoscrizioni perdono, dal 2008 al 2009, oltre 300.000 presenze, facendo così mancare alla regione quasi un milione di pernottamenti. Le spezzate di arrivi e presenze della provincia di Messina nel decennio 2000-2009 appaiono avere un andamento simile con fasi alterne espansione-contrazione. Gli ultimi due anni sono stati caratterizzati da una recessione dei flussi, che nel 2009 hanno raggiunto i livelli minimi del periodo osservato.

Ciononostante l'industria turistico-ricettiva del territorio in questione rimane una delle più rilevanti dell'intera regione. a permanenza media ha mantenuto valori tendenzialmente costanti, che oscillano per tutto il periodo intorno ai quattro giorni.

Infatti, pur segnando una battuta d'arresto, rappresenta sempre quasi il 23% degli arrivi in Sicilia e circa il 27% delle presenze.

Sia arrivi che presenze nel 2009 si sono contratti del 9% circa, con una recessione che ha interessato entrambi i comparti ricettivi. Ma la crisi è stata avvertita soprattutto dal settore alberghiero, dove la flessione ha sfiorato il 10%, mentre nel complementare la contrazione si è manifestata con minore intensità.

Le permanenze medie dei due comparti non ha mostrato differenze di rilievo fra il 2008 e il 2009, con quella dell'extralberghiero superiore rispetto all'alberghiero di un giorno circa.

Nel 2010 la capacità ricettiva siciliana complessiva è aumentata di poco rispetto all'anno precedente, avendo fatto registrare una crescita del 5,6% di esercizi, ma di soli 69 posti letto.

Il settore alberghiero ha evidenziato un certo dinamismo, avendo fatto rilevare 36 esercizi e 4.089 posti letto in più. Da sottolineare che nell'alberghiero è aumentato, in maniera significativa il numero di complessi di categoria superiore. Questo è dovuto probabilmente all'effetto delle politiche adottate dall'amministrazione regionale, che ha concentrato i suoi sforzi nel potenziamento di esercizi ricettivi di categoria 4 e 5 stelle.

L'industria turistico - ricettiva in Sicilia nel 2010 ha evidenziato nel complesso lievi movimenti.

Gli arrivi, rispetto al 2009, sono calati dell'1,5%, mentre le presenze hanno fatto registrare un incremento dell'1,6%.

I pernottamenti hanno fatto rilevare un'impennata nei territori di Siracusa e Caltanissetta e, di contro, un'importante flessione nella provincia di Ragusa.

Le province che incidono in misura maggiore sul totale delle presenze in Sicilia, sono quelle di Messina e Palermo, le quali rappresentano il 45% dell'intero monte pernottamenti.

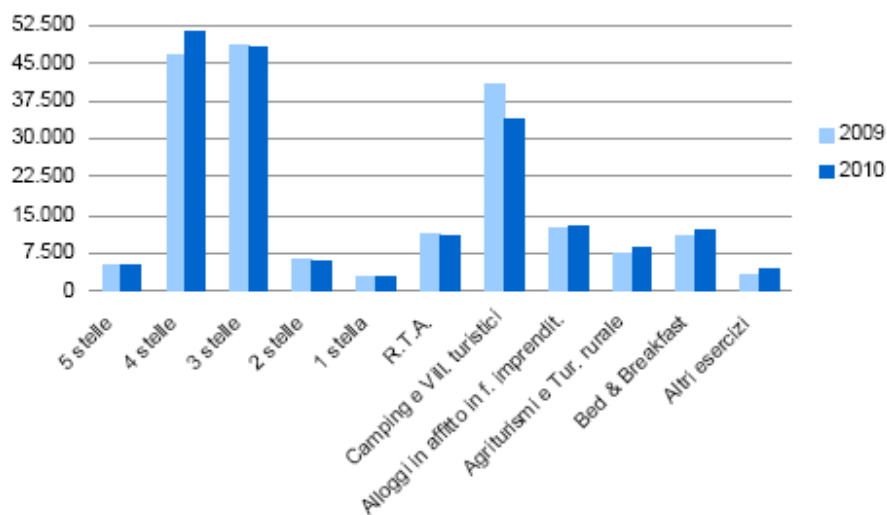


Figura 25 – Posti letto nelle strutture siciliane

4.1.3. STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL TRIENNIO 2011-2013

Nonostante il periodo di congiuntura economica negativa, i flussi turistici in Sicilia nel 2011 hanno fatto rilevare apprezzabili incrementi percentuali.

Sia arrivi che presenze sono aumentati, i primi in maniera più evidente nella misura del 5,4% e le seconde che sfiorano il 4%, riportando i pernottamenti ad una cifra superiore ai 14 milioni, livello che non veniva raggiunto dal 2007.

Quasi tutte le province siciliane hanno mostrato incrementi. In particolare, gli arrivi sono aumentati in tutti i territori provinciali in maniera più o meno significativa, così come le presenze se si eccettuano le circoscrizioni di Agrigento, Messina e Siracusa.

La provincia che ha fatto rilevare il più alto tasso di incremento dei pernottamenti è stata quella di Catania (+9,6%), di contro Messina e Siracusa sono state quelle con la maggiore flessione, in entrambi i casi superiore al 6%.

Sul fronte delle vendite camere il 2012 restituisce risultati in flessione (-2% di camere vendute rispetto al 2011) da attribuirsi, in particolare, alla sofferenza delle imprese del comparto alberghiero che registrano un calo di vendite del -3%, seppur traino del

sistema ricettivo. Stabili, invece, le vendite camere delle imprese extralberghiere che contano il -1% rispetto al 2011.

Le imprese hanno registrato un ritorno di concentrazione dei flussi nei mesi di luglio ed agosto, periodo in cui si è riuscito a vendere 6/7 camere su 10 sul totale di quelle disponibili, mentre il mese di giugno è stato quello in cui si è registrata la contrazione maggiore nelle vendite (-8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno).

Sul versante degli occupati, la quota di imprese turistiche che ha programmato di effettuare assunzioni nel corso del 2012 è del 22%, che se da un lato supera la media degli altri settori (grazie alle assunzioni stagionali) dall'altro è la quota più bassa registrata dal 2009.

La consapevolezza degli operatori di dover reagire alle dinamiche socio-economiche che hanno travolto anche i turisti, con la contrazione dei consumi e la rivalutazione della scala di priorità in prima linea, ha comportato una revisione delle strategie di promo-commercializzazione.

I turisti stranieri rappresentano il 39% dei flussi (considerando sia coloro che alloggiano in strutture ricettive che in abitazioni private); rispetto ad una domanda interna in continuo calo (-5% le presenze stimate tra il 2011 e il 2012) il mercato straniero segna un andamento di tenuta (-1%).

L'appeal dell'Italia all'estero resta elevato. Una lente di osservazione privilegiata, come quella dei grandi buyer internazionali, secondo la quale l'83% dei Tour Operator stranieri indica che le destinazioni italiane sono le più richieste nel mondo, seguite dalla Francia (59%) e dalla Spagna (53%). Tuttavia, non può nascondersi la forte concorrenza sia delle nuove destinazioni di vacanza che di quelle mature le quali differenziano sempre di più la loro offerta turistica. Inoltre, il cambiamento dei bacini di origine dei flussi ha determinato un calo di appeal dell'Italia sul mercato europeo (a vantaggio di Spagna, Francia, Turchia e Grecia) resistendo, invece, sui mercati *long haul*.

Infatti, l'Italia è prima come meta ambita, ma al momento dell'acquisto le criticità del mercato si fanno sentire, restituendo un quadro in cui l'Italia non detiene più il primato: trend negativo per i viaggi venduti dai buyers internazionali verso l'Italia che passano dal 31% del 2011 al 27% del 2012.

Nel 2012 lo scenario delle vendite nelle imprese ricettive del nostro Paese delinea un quadro di generale contrazione: -2% di camere vendute rispetto al 2011. I risultati ottenuti sono da attribuirsi soprattutto al comparto alberghiero che, pur confermandosi

in prima linea in termini di quota di venduto, mostra un rallentamento delle vendite rispetto al 2011 (-3%) quando, al contrario, erano emersi i primi segnali di ripresa.

Complessivamente nel 2012 sono soltanto le strutture in città e nelle destinazioni lacuali a restituire un saldo di occupazione camere che sfiora il 50% di occupazione camere sul totale di quelle disponibili. Rispetto al 2011 soffrono tutte le destinazioni ad eccezione di quelli nei laghi (+2%) grazie anche alla maggiore incidenza del mercato straniero in queste destinazioni.

Il bilancio annuale 2013 (gennaio - dicembre) presenta un andamento disomogeneo, segnato dalla crescita (leggera: +0,8%) dell'occupazione camere ma anche dalla flessione del prezzo medio (-1,7%).

4.1.4. STUDIO DEL MERCATO TURISTICO E DEI FLUSSI TURISTICI PER IL FUTURO

Le prospettive per il 2014 sono orientate verso un mantenimento della performance e una minore remuneratività aziendale (lo prevedono 7 albergatori su 10). Potrebbero migliorare quelle città che dispongono di elevate quote di turismo internazionale sia *leisure* che *business*.

Redditività e margini operativi, secondo gli albergatori, rimarranno stabili solo a fronte di marcate economie gestionali.

Comunque, facendo riferimento al “Piano Strategico per lo Sviluppo del Turismo in Italia” – TURISMO ITALIA 2020 LEADERSHIP, LAVORO, SUD - redatto nel Gennaio 2013 dal Ministero per gli Affari Regionali, il Turismo e lo Sport, è opportuno considerare quanto segue.

Negli ultimi dieci anni uno dei settori economici che ha avuto la crescita maggiore a livello mondiale è il turismo. Infatti, la spesa dei turisti per viaggi all'estero è raddoppiata e si prevede che nei prossimi dieci anni aumenti di un ulteriore 50%. Nel 2011, più di un miliardo di persone ha effettuato un viaggio all'estero per turismo.

L'Italia ha ancora un ruolo rilevante nel turismo internazionale, ma stenta a tenere il passo della crescita del settore e tende a perdere quota di mercato nei confronti dei suoi tradizionali concorrenti europei, evidenziando una notevole perdita di competitività. Il turismo comunque rappresenta per il nostro Paese un settore rilevante, con un peso significativo nell'economia nazionale, generando maggiori opportunità di lavoro rispetto ad altri settori industriali considerati prioritari.

Il contributo del turismo al prodotto interno lordo dell'Italia ammonta a oltre 130 miliardi di euro (circa il 9% della produzione nazionale) e le persone impegnate in

questo settore sono circa 2,2 milioni (un lavoratore su dieci). Il turismo esprime inoltre un notevole potenziale per ciò che riguarda la comunicazione e l'integrazione interculturale, due elementi rilevanti in un mondo divenuto multi-polare.

Le analisi mettono chiaramente in luce le criticità dell'industria turistica italiana: problemi di governance del settore, promozione all'estero estremamente frammentata e graduale marginalizzazione dell'Enit, nanismo delle imprese, limiti nella capacità di costruire prodotti turistici competitivi, infrastrutture insufficienti, formazione del personale inadeguata al mercato globale, difficoltà ad attrarre investimenti internazionali, solo per citarne alcune.

Di fronte a queste criticità, il piano strategico propone alcune linee guida e individua un numero rilevante di azioni concrete che potrebbero rapidamente migliorare la competitività del settore turistico nazionale.

Questo piano strategico costituisce un primo passo per indirizzare questa evoluzione al fine di consolidare il vantaggio competitivo dell'Italia e di contribuire allo sviluppo dell'economia e alla creazione di nuovi posti di lavoro. Secondo alcune stime conservative, le azioni contenute in questo piano possono tradursi in circa 30 miliardi di Euro di incremento del PIL e in 500.000 nuovi posti di lavoro entro il 2020.

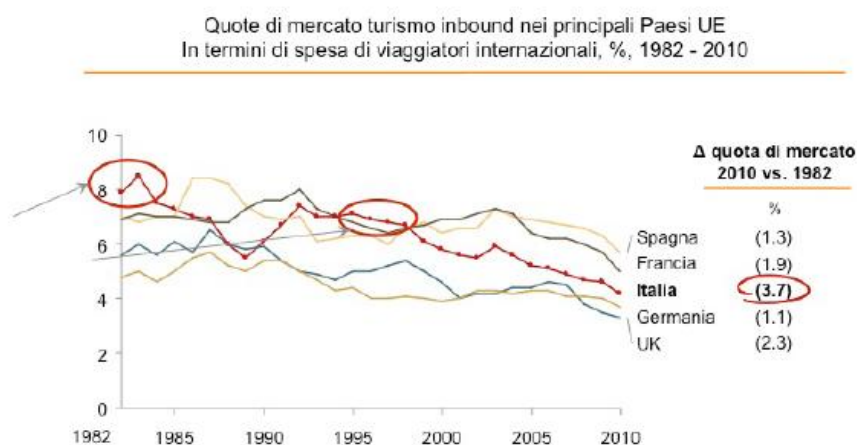
Analizzando i dati di crescita si ottengono i dati riportati di seguito.

Il turismo internazionale sta attraversando un trend di crescita deciso, costante e di lungo periodo. Questa evidenza è in atto già a partire dal 1980 e si attende che la crescita sarà sostenuta anche nel prossimo ventennio. Considerando i flussi che si sono realizzati, dai ~280 milioni di passeggeri del 1980 si è passati ai ~900 del 2010, e per il 2030 è atteso che i passeggeri raddoppino, fino a arrivare ai 1,8 miliardi annui (World Tourism Organization, 2011). Questo implica un tasso di crescita attesa medio nel cinquantennio (1980 – 2030) del ~4% annuo.

Il turismo costituisce un settore fondamentale per l'economia del Paese per due ragioni: anzitutto ha un forte peso sia in termini di PIL (circa il 9%) sia di occupazione (circa il 10%); è inoltre un settore, forse l'unico, dove l'Italia ha un vantaggio competitivo forte e durevole nel tempo. Tuttavia, in altri Paesi (come per esempio Francia e Spagna) il contributo del turismo all'economia è maggiore sia in termini relativi sia in termini assoluti.

Inoltre, negli ultimi anni il settore turistico italiano ha perso quota di mercato a livello mondiale: dalla prima posizione occupata a livello europeo all'inizio degli anni Ottanta e ancora verso la metà degli anni Novanta, oggi è soltanto terzo (dietro a Spagna e Francia).

Una certa diminuzione della quota di mercato è da considerarsi fisiologica, specie in relazione alla crescita dei mercati extraeuropei, ma nel caso dell'Italia questo calo è stato superiore a quelli dei competitor diretti.



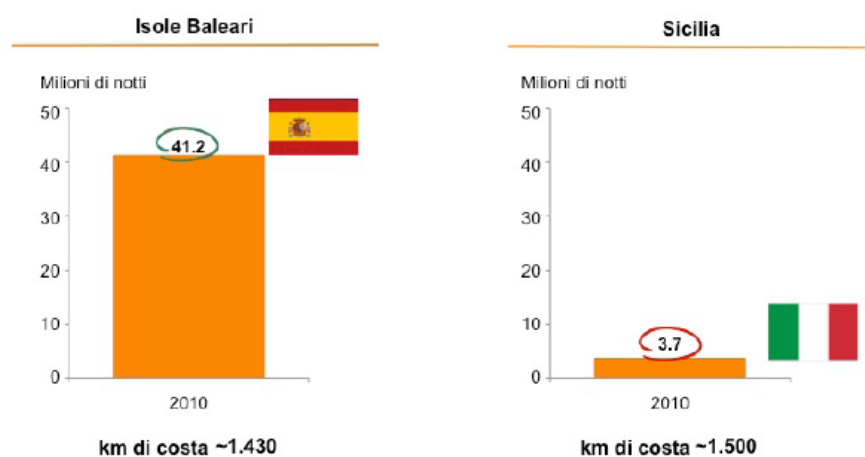
Fonte: "Quindici anni di turismo internazionale dell'Italia" - Banca d'Italia

Figura 26 – Evoluzione della quota di mercato di turismo inbound

In ogni ragionamento in questo ambito è poi bene ricordare che l'andamento del turismo internazionale continuerà a essere positivo perché trainato dalla domanda delle economie ad alta crescita, il cui ruolo sarà sempre più significativo sia a livello *outbound* sia a livello *inbound*. Il ruolo dell'Europa nel settore è pertanto destinato a ridimensionarsi ed è oggi molto importante per l'Italia difendere la propria quota di mercato e conquistare quote di viaggiatori internazionali provenienti da Paesi in rapida espansione che, se in questo momento non rappresentano ancora valori significativi, sono destinate a raggiungerli in tempi molto brevi, crescendo insieme all'economia dei loro Paesi.

Date queste premesse, è importante che il Governo decida di mettere al centro della propria agenda una serie di scelte strategiche per lo sviluppo del turismo, riconoscendogli un ruolo di primo piano per la crescita del Paese. La realizzazione di questo Piano Strategico rappresenta di conseguenza un'occasione unica per il settore e in particolare per il Meridione. L'Italia ha, infatti, un enorme potenziale inespresso, soprattutto al sud. Ad esempio, confrontando lo sviluppo turistico delle isole Baleari con quello della Sicilia emergono delle evidenze preoccupanti. Le due realtà territoriali hanno un chilometraggio di coste molto simile ma le isole Baleari generano un numero di presenze internazionali europee circa undici volte superiore alla Sicilia, dato ancor

più sconcertante se si considera il patrimonio storico, artistico, culturale e gastronomico della Sicilia, rispetto a quello delle isole spagnole.



Fonte: INE (Instituto Nacional de Estadística) Encuesta de ocupación hotelera 2000 e 2010; ISTAT; Analisi The Boston Consulting Group

Figura 27 – Presenze internazionali europee nelle Baleari e in Sicilia

Questo dato, che – si ricorda – è riportato solo a titolo esemplificativo, fa intuire le occasioni perse dall'Italia e la necessità di recuperare competitività, senza ulteriori perdite di tempo.

Come è già stato evidenziato, nell'ultimo decennio il numero di notti acquistate dagli stranieri è aumentato in maniera più consistente rispetto a quelle acquistate dagli italiani.

Nello specifico, dal 2000 al 2010, le notti di stranieri sono aumentate a una velocità quasi tripla rispetto a quelle degli italiani, passando da 140 a 165 milioni di notti, con un tasso di crescita dell'1,6% rispetto allo 0,6% di quelle di Italiani.

L'Italia possiede, infatti, una base di asset invidiabile che le conferisce un vantaggio competitivo forte e di lungo periodo. Ciò nonostante, a causa di numerose criticità nella progettazione ed esecuzione del prodotto turistico, il nostro Paese ha perso significativamente quota di mercato, crescendo nell'ultimo decennio del 2% l'anno, rispetto al ~8% del mercato.

Tra gli elementi che hanno portato a questo arretramento, i principali sono: l'invecchiamento dell'offerta, del ricettivo e del sistema infrastrutture-trasporti, i meccanismi inefficaci di gestione e governance Stato-Regioni, l'insufficiente focalizzazione sui segmenti emergenti e sui canali digitali e la scarsa priorità data al settore (investimenti, norme e tassazione, immagine pubblica, formazione, ecc.).

Per invertire la rotta serve uno sforzo mirato, coordinato e di lungo periodo, rimettendo il Turismo al centro dell'Agenda del Governo e del Paese più in generale.

Il Piano Strategico “Turismo Italia 2020. Leadership, Lavoro, Sud” prevede sette linee di intervento fondamentali, declinate in circa 60 azioni concrete da realizzare. Le sette linee guida sono:

- Governance: potenziamento del supporto e del coordinamento centrale.
- Rilancio dell’Agenzia Nazionale del Turismo: riprogettazione della missione e dell’organizzazione, in linea con le migliori agenzie nazionali per il Turismo.
- Miglioramento dell’offerta: focus su 30-40 poli prioritari, innovazione e segmenti affluent e BRIC.
- Ricettivo: riqualifica e consolidamento.
- Trasporti e infrastrutture: evoluzione coerente con i bisogni del turismo.
- Formazione e competenze: riqualificazione dell’istruzione turistica e attrattività delle professioni.
- Investimenti: attrazione tramite incentivi specifici e “burocrazia zero”.

Implementare le azioni permetterà di recuperare quota di mercato, portando il contributo del Turismo al PIL dai € 134 Miliardi del 2010 ai € 164 Miliardi nel 2020 e potrà creare ~500.000 nuovi posti di lavoro, identificati in termini prudenziali. Tale impatto sul PIL corrisponde a ~2% annuo, frutto principalmente della crescita generata dal Turismo internazionale e con un impatto forte, non rinviabile, sulle Regioni del Sud del Paese.

4.2. STATISTICHE RELATIVE AL PORTO DI MARSALA

Il porto di Marsala ha avuto in passato una tradizione di scalo commerciale ed industriale (prodotti distillati e vinicoli).

Oggi, le attività commerciali nel porto di Marsala, anche a causa delle condizioni di generale degrado portuale, crescente inagibilità delle banchine e costante riduzione dei fondali necessari alla adeguata fruibilità del servizio, si prestano a previsioni di ulteriore declino nel medio periodo.

Le statistiche ufficiali aggiornate al 2006 (rilevamento del 2007) riportano per il porto di Marsala un assestamento tra merci imbarcate e sbarcate di poco superiore alle 100.000 ton. Non vengono rilevati significativi traffici passeggeri e di prodotti petroliferi.

La sostanziale stabilità dei quantitativi di merci imbarcati e sbarcati (principalmente legname e vetro) non fanno ipotizzare, nella attuale configurazione portuale, previsioni di accosti maggiori (in dimensione e numero) rispetto a quelle attualmente disponibili.

PORTI	MERCE IMBARCATA	MERCE SBARCATA	TOTALE
Augusta	14.253.208	18.212.854	32.466.062
Castellammare	23.217	-	23.217
Catania	-	-	-
Gela	3.384.641	4.412.381	7.797.022
Licata	42.923	76.096	119.019
Lipari	273.723	1.125.272	1.398.995
Marsala	11.684	104.440	116.124
Mazara del Vallo	41.320	48.264	89.584
Messina*	3.195.620	4.349.509	7.545.129
Milazzo	7.090.063	9.728.317	16.818.380
Palermo	2.047.633	4.094.473	6.142.106
Pantelleria	3.350	138.211	141.561
Porto Empedocle	844.571	154.592	999.163
Pozzallo	679.526	587.326	1.266.852
Riposto	-	-	-
Siracusa	7.368.358	7.973.413	15.341.771
Termini Imerese	450.121	888.732	1.338.853
Trapani*	-	-	-
TOTALE	39.709.958	51.893.880	91.603.838

Tabella 10 - Traffico merci nei porti siciliani - anno 2006

PORTI	PASSEGGERI IMBARCATI	PASSEGGERI SBARCATI	TOTALE
Augusta	-	-	-
Castellammare	222	191	413
Catania	-	-	-
Gela	58	68	126
Licata	344	344	688
Lipari	741.846	801.508	1.543.354
Marsala	-	-	-
Mazara del Vallo	1.255	1.188	2.443
Messina	5.029.394	5.134.671	10.164.065
Milazzo	527.338	515.353	1.042.691
Palermo	1.026.116	1.020.562	2.046.678
Pantelleria	35.619	38.496	74.115
Porto Empedocle	28.622	27.420	56.042
Pozzallo	53.964	53.303	107.267
Riposto	-	-	-
Siracusa	9.940	10.034	19.974
Termini Imerese	269	511	780
Trapani*	-	-	-
TOTALE	7.454.987	7.603.649	15.058.636

Tabella 11 - Passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti siciliani – anno 2006

PORTI	PRODOTTI PETROLIFERI IMBARCATI	PRODOTTI PETROLIFERI SBARCATI	TOTALE
Augusta	11.303.729	17.251.843	28.555.572
Castellammare	-	-	-
Catania	-	-	-
Gela	3.025.987	4.324.228	7.350.215
Licata	-	-	-
Lipari	-	15.717	15.717
Marsala	-	-	-
Mazara del Vallo	-	35.208	35.208
Messina	-	-	-
Milazzo	6.964.042	9.546.103	16.510.145
Palermo	-	866.822	866.822
Porto Empedocle	-	117.037	117.037
Pozzallo	-	-	-
Riposto			
Siracusa	7.367.017	7.927.560	15.294.577
Termini Imerese	60.500	224.839	285.339
Trapani*	-	-	-
TOTALE	28.721.275	40.309.357	69.030.632

Tabella 12 – Traffico prodotti petroliferi – anno 2006



*I dati relativi al porto di Trapani non risultano pervenuti

sicilia occidentale

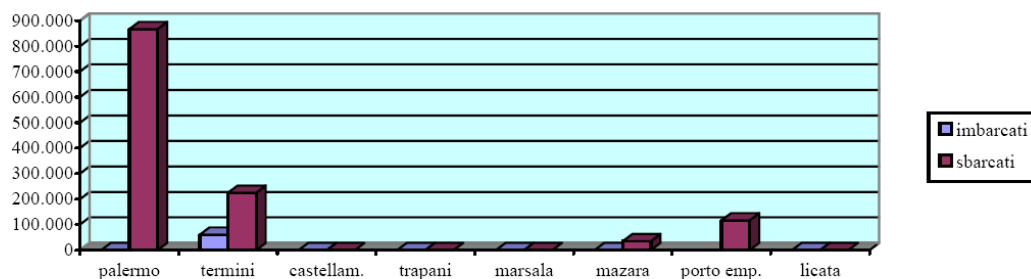
Figura 28 - Traffico passeggeri (imbarcati – sbarcati) per porto e per zona territoriale – anno 2006



*I dati relativi al porto di Trapani non risultano pervenuti

sicilia occidentale

Figura 29 - Traffico merci (imbarcate – sbarcate) per porto e per zona territoriale – anno 2006



*I dati relativi al porto di Trapani non risultano pervenuti

sicilia occidentale

Figura 30 - Traffico prodotti petroliferi (imbarcati – sbarcati) per porto e per zona territoriale – Anno 2006

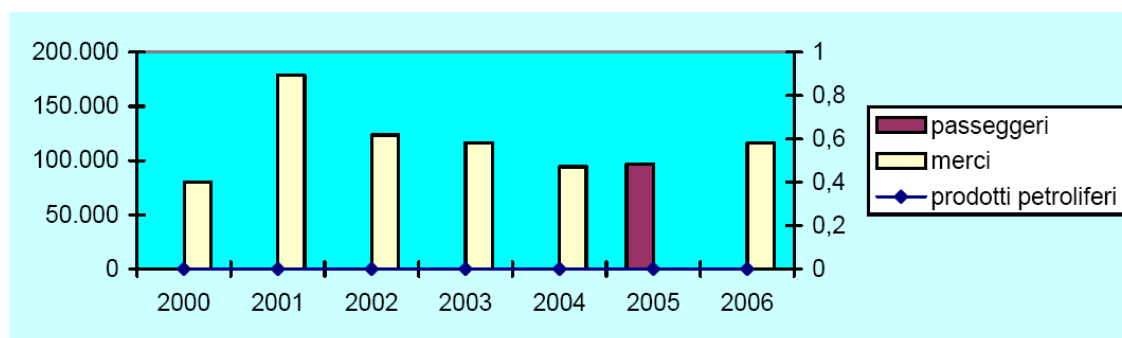


Figura 31 - 2000/2006 Porto di Marsala - Traffico passeggeri, merci e prodotti petroliferi. (la fonte riporta erroneamente i dati relativi al traffico merci dell'anno 2005 come traffico passeggeri).

Traffico Merci - Porto di Marsala	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013
Numero navi merci in transito	35	22	22
Totale merci in ingresso (T)	55 454	24 483	23 387
<i>Legname</i>	9 468	7 340	7 604
<i>Sabbia silicica</i>	21 640	7 694	14 565
<i>Vetro in rottami</i>	16 140	9 449	1 218
<i>Soda</i>	8 206	-	5 623
Totale merci in uscita (T)	7 993	10 363	6 494
<i>Pneumatici triturati</i>	n.d.	7 948	6 494
<i>Intonaco su pallet</i>	n.d.	2 415	-
Traffico Totale merci (T)	63 447	34 846	29 881

Figura 32 - 2011/2013 Porto di Marsala - Traffico merci

Il traffico merci presenta un trend fortemente negativo, che riflette e conferma le criticità espresse dagli operatori del settore, legate allo stato di abbandono e di progressivo degrado delle infrastrutture e degli impianti portuali.

Traffico Passeggeri - Porto di Marsala	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013
<i>Passeggeri in arrivo</i>	50 331	52 087	56 546
<i>Passeggeri in partenza</i>	51 321	63 661	56 103
Traffico Totale Passeggeri	101 652	115 748	112 649

Figura 33 - 2011/2013 Porto di Marsala - Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri da / per il porto di Marsala è limitato al servizio di collegamento via aliscafo con le isole Egadi.

4.3. IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI E PASSEGERI

A partire dall'individuazione dei punti di forza e di debolezza dell'infrastruttura portuale e dei suoi servizi alla navigazione si è svolta l'indagine sulle prospettive di sviluppo del porto di Marsala.

Anche sulla base dei concetti espressi in precedenza ne deriva un rilevamento delle evoluzioni del trasporto marittimo euro mediterraneo e nazionale al fine di poter interpretare le opportunità e le criticità esogene.

In particolare la posizione geografica di Marsala appare indubbiamente vantaggiosa rispetto ad altri porti italiani, se si considerano le distanze tra i porti siciliani e la costa africana.

Si può notare che il porto di Tunisi dista 120 miglia. A questo bisogna aggiungere che Pantelleria e Favignana distano 65 e 9 miglia nautiche.

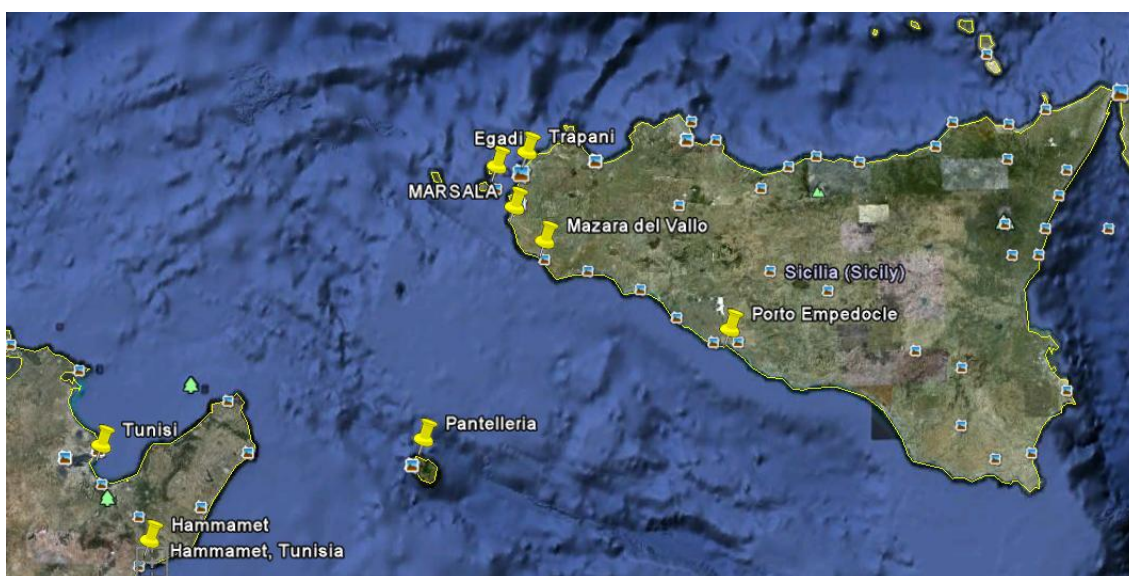


Figura 34 – Ubicazione dei porti in prossimità di Marsala

La rete dei servizi marittimi in atto è illustrata nel seguito sia pure in maniera non esaustiva.

- **Grimaldi** – Trapani – Tunisi.
- **Grimaldi** - Palermo – Tunisi.
- **Medmar** - Trapani –Tunisi.
- **Medmar** - Trapani - Sousse.
- **Siremar** – Trapani – Pantelleria.
- **Traghetti delle Isole** – Trapani – Pantelleria.
- **Siremar** – Trapani – Favignana.
- **Traghetti delle Isole** – Trapani – Favignana.
- **Ustica Lines** – Trapani – Favignana.
- **Ustica Lines** – Marsala – Favignana.

Si confermano quindi con evidenza le potenzialità e le favorevoli prospettive di sviluppo di traffici commerciali di passeggeri, automobili e veicoli commerciali attuati con traghetti “tradizionali” tipo RoRo operanti da Marsala e con destinazione Tunisi, Favignana e Pantelleria.

Altrettanto da confermare appaiono inoltre le favorevoli prospettive di servizi per soli passeggeri, attestati a Marsala e diretti alle vicine isole Egadi e Pantelleria con impiego di mezzi veloci tipo HSC (*high speed craft*) ed operanti prevalentemente nel periodo estivo.

Nonostante le attuali incertezze dal punto dei trasporti a livello regionale, si ritiene ragionevole assumere che – ai fini del PRP – Marsala possa costituire in futuro uno dei porti principali di collegamento con le Egadi e Pantelleria grazie alla sua favorevole collocazione geografica.

È altresì prevedibile che le caratteristiche del servizio in termini di traffico di passeggeri, merci e veicoli e di tipologia delle unità navali impiegate non si discosteranno di molto in futuro da quelle attuali.

Per cercare di “rubare” una fetta di mercato alla vicina Trapani, Marsala dovrà quindi – al di là della scelte regionali relative al finanziamento del servizio – presentarsi con infrastrutture portuali e collegamenti via terra all’altezza di un elemento importante della economia marsalese, ed il nuovo PRP costituisce a questo riguardo una opportunità assai significativa. In particolare bisognerà sfruttare il collegamento via terra con l’aeroporto di Marsala Birgi che registra un aumento vertiginoso di passeggeri in transito.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta agli scambi commerciali con la Tunisia.

4.4. IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO PESCHERECCIO

4.4.1. ANDAMENTO GENERALE

L'andamento della pesca italiana, dopo anni di tendenza decrescente delle catture, sta registrando dal 2003 una leggera ripresa delle catture (circa 520.000 t di cui 68% pesca e 32% acquicoltura). Nel 2005 la produzione ittica italiana è stata di circa 516,5 mila tonnellate, per un ricavo complessivo di 1976 milioni di euro, ha fatto registrare un calo del 4,3% in volume e un aumento dello 0,7% in valore rispetto all'anno precedente. È questo un dato che per essere analizzato deve comunque essere disaggregato per sistemi ed aree di pesca, tra cui esistono situazioni ed andamenti differenziati in misura anche significativa. Ma quello che ci interessa considerare come indicatore della situazione, nei segmenti più rappresentativi dello strascico e piccola pesca, a parte quindi il pesce azzurro alle cui ampie fluttuazioni si sono aggiunte crisi di mercato che rendono più complessa la lettura dell'andamento mari (ad esempio in Tirreno si è già registrata negli ultimi anni una ripresa). Lo stesso dato per la piccola pesca segna invece una tendenza crescente, ma anche in relazione ad una riduzione di giornate di attività.

Nel 2006, secondo i dati dell'Archivio Licenza Pesca (ALP), la flotta peschereccia italiana operante nel bacino del Mediterraneo risulta composta da 14.261 battelli, per un stazza lorda complessiva di 209.423,71 GT e una potenza motore di 1.210.632,91 kW. Tenuto conto della nuova classificazione dell'universo basata sull'attrezzo prevalente, come previsto dal Reg. (CE) n. 26/2004 della Commissione del 30 dicembre 2003. Anche se non è possibile effettuare dei confronti temporali, i dati forniti dal Registro della flotta dell'Unione Europea conferma, ancora una volta, l'elevato grado di artigianalità e polivalenza tecnica della struttura produttiva italiana.

L'importanza che la pesca riveste nell'economia della Sicilia può essere evidenziata dai seguenti dati. Nel naviglio a motore in attività sarebbero imbarcati il 26,39% delle persone che costituiscono gli equipaggi dei natanti nazionali della stessa categoria. In Sicilia vengono praticati numerosi sistemi di pesca sia con reti che con altri attrezzi. La maggior parte del naviglio, inteso non come numero di natanti, ma come stazza lorda, è impiegato nella pesca a strascico, praticata essenzialmente da motopesca nel Canale di Sicilia, tra Lampedusa, Pantelleria e le acque Tunisine, in altri casi tra Levanzo ed il Banco di *Talbot* o al largo della costa siciliana.

Il ruolo della pesca nelle diverse province dell'isola varia notevolmente in correlazione alla estensione delle coste, alla pescosità dei mari, alla esistenza di attrezzature portuali ed al tipo di naviglio, ma anche per fattori legati alla tradizione ed alla indole degli

uomini. E' la provincia di Trapani quella in cui l'attività riveste maggior peso, seguita a distanza da Agrigento, Palermo, Catania e Siracusa, mentre modesto interesse assume nelle province di Messina e Ragusa. In provincia di Trapani è iscritto il 63,3% della stazza lorda dei motopescherecci siciliani, ed il 37,9% della potenza installata sul naviglio a motore. Se si passa a considerare le singole province, possono evidenziarsi anche all'interno di esse zone di particolare concentrazione dell'attività, ed altre in cui l'attività risulta dispersa lungo tutto il litorale. Le zone di concentrazione si rinvennero in provincia di Trapani ed in quella di Agrigento. In particolare le marinerie di Trapani, Mazara del Vallo e Porto Empedocle appaiono quelle più consistenti di tutto il litorale. Infatti la rilevante estensione della platea continentale tra la parte meridionale della Sicilia e la Tunisia, fa considerare gran parte del Canale di Sicilia tra le più importanti aree di pesca dell'intero territorio nazionale.

Comunque la situazione dei porti siciliani non è tra le migliori; ad un numero elevato di approdi o marinerie, si contrappone un modesto numero di strutture fornite di servizi tali da farlo classificare porto peschereccio secondo canoni tecnologici ed infrastrutturali moderni.

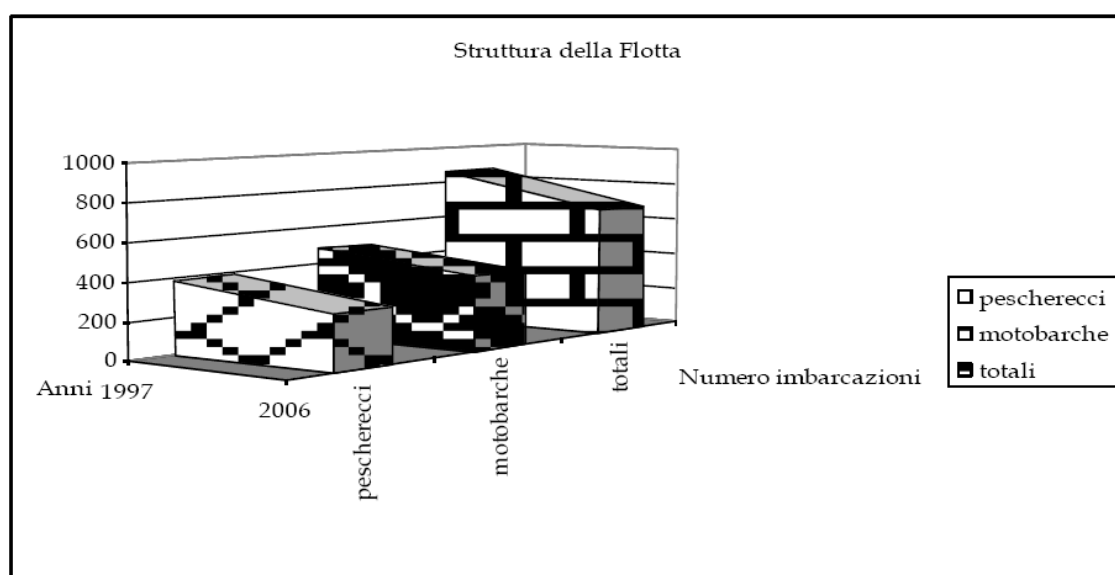


Figura 35 – Struttura produttiva tra gli anni 1997 e 2006 in provincia di Trapani

In altri casi esistono gravi problemi di insufficienza di spazio, di interrimento, di carenza di aree ed attrezzature a terra che ne limitano la funzionalità. Prescindendo dalle deficienze che contraddistinguono sia i porti sia gli approdi, va rilevata una maggiore frequenza di essi ed una loro maggiore importanza nei compartimenti di Palermo, di Trapani, di Mazara del Vallo, di Porto Empedocle, e di Messina. La flotta

da pesca che opera in provincia di Trapani fa capo ai seguenti porti sede di Uffici Locali Marittimi della Guardia Costiera: Trapani, Marsala, Pantelleria, Castellammare del Golfo, S.Vito Lo Capo, Favignana Levanzo e Marittimo, Mazara del Vallo. A Trapani fanno capo prevalentemente motopesca che praticano la pesca a circuizione, ed altri che praticano la pesca a strascico. A Marsala quelli della pesca a strascico ed a palangresi. Le piccole unità, presenti specialmente negli altri porti, esercitano la pesca prevalentemente con reti da posta (tremaglio) e con palangresi, ma usano anche menaidi, nasse, caponare, ecc.

Il compartimento di Mazara del Vallo comprende l'omonimo porto, che è il più importante della Sicilia, anch'esso afflitto da problemi di spazio, di infrastrutture, di servizi e di manutenzione¹⁴.

Attualmente nel porto di Marsala una banchina è destinata alla pesca, illuminata da lampioni stradali, vi sono 2 scali di alaggio, 2 magazzini per forniture ai motopescherecci, 2 congelatori, 2 frigoriferi ed una ghiacciaia per la conservazione del pescato, 1 gru gommata per il sollevamento delle imbarcazioni, 2 officine meccaniche, distributori di benzina, nafta e di gasolio, approvvigionamento idrico per mezzo di fontane pubbliche. Il porto ospita 116 imbarcazioni da pesca. La commercializzazione del prodotto ittico viene effettuata in una struttura fissa.

	Reti derivanti	Reti da posta	Palangaro	Traina	Strascico	Circuizione	Totali
Numero di imbarcazioni	2	9	77		17	11	116
Media Anno di Costruzione	1996	1977	1980		1980	1982	1980
TSL	2	9	77		17	11	116
Media TSL	3,51	24,67	782,28		709,11	205,28	1724,85
Media LFT	1,755	2,74	10,15		41,7	18,66	14,86
Somma Potenza	29,7	122,4	5143,37		3477,2	1159,5	9932,17
Media Potenza	14,85	13,6	66,79		204,5	105,40	85,62
Media materiale scafo	2	9	77		17	11	116

Tabella 13 - Dati sintetici della flotta immatricolata nel porto di Marsala

¹⁴ A parte i fondali molto bassi in relazione al tipo di naviglio che vi fa scalo, lo scarso sviluppo stesso delle banchine, l'insufficiente capacità ricettiva, rendono a volte pericolosa la manovra di attracco dei natanti, lente le operazioni di sbarco del pescato e di carico di materiali e delle provviste di bordo, con tempi morti quindi che si ripercuotono sui risultati economici dell'attività.

In base alle informazioni raccolte tra gli esperti del settore si riconosce di congelare temporaneamente la crescita del naviglio (e dello sforzo di pesca) adibito alla pesca a strascico, mentre ulteriori possibilità esisterebbero per la pesca di specie pelagiche con reti da circuizione e per le pesche speciali.

Vari studi hanno evidenziato l'opportunità di incentivare il rinnovo della flotta costituita, specie nelle classi di minore stazza, da aliquote consistenti di naviglio vecchio, evitando nel contempo un aumento della stazza globale.

Per cui la sistemazione funzionale del porto di Marsala potrebbe cominciare a colmare le gravi carenze esistenti nelle strutture e nelle infrastrutture a servizio del settore (porti, mercati, collegamenti, servizi).

4.4.2. PROGRAMMA OPERATIVO FEP PER IL SETTORE PESCA IN SICILIA

La flotta da pesca nazionale è costituita da imbarcazioni dalle dimensioni medie modeste e da un elevato grado di obsolescenza. La pesca artigianale rappresenta, in molte regioni, oltre l'80% dell'intera flotta in termini di numero delle unità pescherecce.

La flotta da pesca iscritta nell'Archivio Licenze di Pesca, aggiornato a dicembre 2006, è costituita da 14.129 natanti per complessivi 205.879 GT e 1.194784 kW.

Nella ripartizione della flotta per sistemi di pesca, il segmento più numeroso si conferma quello della piccola pesca con 9.237 battelli; seguono i battelli dello strascico con 2.914 unità e le draghe idrauliche con 701 imbarcazioni, mentre meno numerosi sono i polivalenti (462 unità), i palangari (330), i battelli a circuizione (320) e le volanti (144).

La produzione della pesca italiana, nel 2006, è scesa al di sotto delle 290 mila tonnellate, con una perdita in sette anni di oltre 100 mila tonnellate, pari ad oltre il 27% delle catture rispetto alla baseline del 2000.

Nel periodo 2000-2006, il settore della pesca è stato caratterizzato da un consistente ridimensionamento della flotta a cui si è associato una generale ammodernamento del settore.

Quest'ultimo ha riguardato tanto le infrastrutture di bordo e di terra quanto le fasi di commercializzazione e vendita del prodotto. Gli obiettivi fissati nel precedente periodo di programmazione sono stati in gran parte conseguiti, permettendo la realizzazione di numerosi progetti finalizzati al miglioramento delle condizioni di lavoro e a uno sviluppo sostenibile della pesca e dell'acquacoltura.

Nel Programma Operativo FEP per quanto riguarda i porti, i luoghi di pesca e i ripari di pesca, si considera l'inefficienza delle infrastrutture portuali che caratterizza i numerosi luoghi di sbarco presenti lungo le coste italiane. Pur favorendo la ristrutturazione dei porti pescherecci, verrà garantita priorità a tutte le iniziative tese a migliorare la quantità e la qualità dei servizi offerti quali la fornitura di carburante, acqua, elettricità o il rimessaggio dei pescherecci e più in generale strutture e servizi a terra che hanno un diretto impatto sui costi di gestione dell'attività di pesca e che determinano un miglioramento della sicurezza e delle condizioni di lavoro.

Per risolvere tale gap è stato previsto l'”Asse prioritario 3 – Misure di interesse comune”.

L'Asse 3 sarà finalizzato a contribuire al conseguimento degli obiettivi della PCP tramite il finanziamento di misure di interesse comune aventi un ambito più vasto delle misure adottate di norma da imprese private. In particolare, l'Asse 3 si pone i seguenti obiettivi:

1. Favorire un equilibrio stabile e duraturo fra la capacità di pesca e le possibilità di pesca e miglioramento dell'ambiente acquatico.
2. Migliorare l'efficienza delle strutture adibite all'attività di pesca.
3. Favorire la sperimentazione nel settore della pesca.
4. Valorizzare la produzione interna, sia di cattura che di allevamento.

Gli obiettivi specifici che si intendono perseguire attraverso l'attivazione di questo Asse devono risultare coerenti con le tre linee strategiche individuate: esigenze di conservazione delle risorse, riduzione del relativo impatto socio economico, rafforzamento della competitività del settore.

4.4.3. RAPPORTO ANNUALE SULLA PESCA E SULL'ACQUACOLTURA IN SICILIA (2010)

Il 2009 è stato un anno positivo per la pesca. Viene registrata infatti la crescita rispetto al 2008 sia della produzione nazionale, che di quella siciliana. Tuttavia a causa della forte flessione che si è avuta negli anni precedenti (nel 2007 e nel 2008 in particolare) non vengono raggiunti i valori del 2006. In particolare, nel 2009, la produzione in Sicilia, che è pari a 49.680 tonnellate, pur apparendo in controtendenza rispetto all'andamento negativo registrato dal 2006, si attesta ancora all'80% del valore di quell'anno particolarmente positivo per il settore.

A dicembre 2010 in Sicilia risultano attivi 3.116 pescherecci, il cui tonnellaggio medio è di poco superiore alle 20 tonnellate. Nel 2010 si sono aggiunti alla attività si pesca in

Sicilia 23 nuovi pescherecci, la cui stazza media tuttavia è al di sotto delle due tonnellate. Al netto dei pescherecci che hanno dismesso l'attività nel corso del 2010, la flotta siciliana si è ridotta di circa una quarantina di unità a discapito della riduzione del tonnello. I natanti dismessi hanno infatti una stazza di poco superiore alle 100 GT. La diminuzione dei natanti nel corso degli ultimi 10 anni è stata costante. Più del 75% degli oltre 1.500 pescherecci ritirati dall'attività negli ultimi 10 anni sono usciti nel periodo tra il 2000 e il 2005.

Nel corso dei primi otto mesi del 2010 in Sicilia si è registrata una flessione rispetto al 2009 sia nelle catture che nei ricavi, con valori che avvicinerebbero la pesca marittima ai dati del 2008, anno di crisi profonda legato soprattutto al caro gasolio. Le condizioni meteo-marine, la minore pescosità, la recente normativa sulle maglie delle reti entrata in vigore a giugno del 2010, ma anche la crescita inarrestabile del prezzo del carburante dal 2009 sono probabilmente all'origine di un anno non positivo per la pesca in Sicilia come in Italia.

E' emersa una chiara univoca valutazione sulle condizioni di criticità del settore che viene ritenuta ai margini della sostenibilità, in molti casi prossima all'abbandono da parte di molti imprenditori.

Senza sottacere le difficoltà poste dalla normativa comunitaria nel corso degli ultimi decenni, si registra una piena consapevolezza del fatto che la maggior parte delle questioni strutturali abbiano origine nelle caratteristiche di un settore che non è riuscito ad adeguarsi alla evoluzione imposta dalle esigenze ambientali, dalle trasformazioni realizzate nei moderni sistemi di pesca in rapporto alle nuove tecnologie, ai processi organizzativi, alle logistiche, alla moderna distribuzione e quindi ai nuovi rapporti e poteri di mercato.

In particolare nella realtà siciliana, sono limitati i processi di accumulazione, le condizioni lavorative offrono scarse attrattive per i giovani, le esigenze di ammodernamento richiedono investimenti superiori alle capacità progettuali degli operatori e contemporaneamente le forme di aggregazioni imprenditoriali non trovano facile terreno psicologico per concrete formule organizzative che mettano insieme servizi, risorse e condivisione dei rischi.

I rappresentanti di categoria hanno quindi una piena consapevolezza, e con loro anche i diretti operatori, delle questioni importanti a carattere strutturale da affrontare.

Anche se risulta obiettivamente difficile stabilire un ordine di priorità di interventi laddove è necessaria una convergenza di programmi operativi, in primo luogo, viene posta l'esigenza di intervenire in tre direzioni: assicurare il ricambio generazionale,

attraverso interventi nel campo della formazione specifica, della sicurezza, delle condizioni di lavoro. Collegata a tale esigenza, viene posta la necessità di agevolare con interventi fiscali e procedurali forme integrative di attività piccola imprenditoriale che siano congeniali con l'attività peschereccia e che consentano di integrare le entrate proprie del settore (turismo nautico, pescaturismo, attività alberghiera domestica, sport nautico, etc.).

Il terzo tipo di intervento programmatico consiste nel sostenere gli investimenti di ammodernamento della flotta peschereccia e favorire il trasferimento agevolato dei natanti che possono ancora durare nella loro utilizzazione a favore di cooperative giovanili.

Vengono ovviamente considerati ugualmente degni di attenzione il supporto alle creazione di strutture volte a rendere il mercato meno dipendente dalle attuali organizzazioni commerciali, ridurre la filiera distributiva, creare strutture logistiche commerciali alternative alle attuali o procurare collegamenti con altre a carattere internazionale, supportare la realizzazione di marchi che certificano la qualità totale, etc.

Non vengono parimenti considerate prive di prospettiva le possibilità offerte dalla maricoltura e dall'acquacoltura, laddove si intravede però l'esigenza di un riorientamento degli interventi a favore dei costi di avviamento ordinari, ovviamente graduati in termini temporali decrescenti.

4.4.4. PESCATURISMO

Il pescaturismo è un'attività connessa alla pesca esercitata attraverso l'imbarco di persone non facenti parte dell'equipaggio su navi da pesca a scopo turistico-ricreativo (D.Lgs. 26 maggio 2004 n. 154 art. 7). Sono iniziative di pescaturismo le seguenti:

- la partecipazione dei turisti, anche parziale alle operazioni di pesca tradizionali;
- lo svolgimento di attività pratica di pesca sportiva per mezzo di attrezzi idonei;
- lo svolgimento di attività sia turistiche che ricreative finalizzate alla divulgazione della cultura del mare e della pesca, quali, in particolare, brevi escursioni lungo le coste, osservazione delle attività di pesca professionale, ristorazione a bordo o a terra;
- lo svolgimento di attività finalizzate alla conoscenza e alla valorizzazione dell'ambiente costiero e della pesca professionale, ossia qualunque attività didattica rivolta all'illustrazione della pesca professionale, dei suoi prodotti, dei

diversi sistemi di cattura e di tutte le componenti biologiche e ambientali, che la rendono così varia e peculiare nelle diverse aree dove si esercita.

4.5. IPOTESI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO DA DIPORTO

4.5.1. PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIANA

Il Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana, è lo strumento che ha consentito il coinvolgimento di tutto il territorio siciliano nel nuovo sviluppo turistico.

Le direttive del Piano del 2001 hanno consentito l'individuazione del patrimonio delle infrastrutture portuali esistenti nell'Isola, attraverso un apposito censimento, e la promozione dell'azione di potenziamento delle numerose strutture espressamente dedicate al diporto.

Il Piano del 2001 ha previsto la realizzazione entro il 2008 di una rete di porti turistici in grado di consentire la circumnavigazione completa dell'Isola, con una distanza massima fra due porti vicini di 30 miglia circa.

Alla conclusione delle azioni programmatiche del Piano 2001 si è delineata la necessità di transitare verso una nuova fase che tende a sollecitare lo sviluppo di un'imprenditoria locale nella portualità turistica coinvolgendo, sia nell'azione economica degli investimenti che nell'azione della responsabilità gestionale, tanto le Istituzioni pubbliche quanto gli operatori privati.

Il crescente sviluppo del diportismo nautico quale parte della politica turistica regionale, nonché le analisi effettuate sul mercato nazionale ed internazionale con particolare attenzione all'area mediterranea, hanno condotto il Dipartimento Turismo, Sport e Spettacolo a procedere all'aggiornamento dello studio di settore della portualità turistica, che stava alla base del Piano del 2001, alla luce delle cui nuove risultanze è stato definito il *Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia*.

Le finalità generali del "Piano" si possono riassumere nei seguenti quattro punti perfettamente inquadrabili nella sintesi di una politica turistica tesa alla destagionalizzazione dell'offerta e alla diversificazione del prodotto:

tutela dell'ambiente naturale costiero nell'ottica della sua integrazione con quello interno per lo sviluppo di un turismo sostenibile diffuso su tutto il territorio;

recupero dell'immagine del paesaggio costiero nelle componenti naturali ed antropiche;

incremento e diversificazione delle occasioni di fruizione del mare;

riorganizzazione e qualificazione del sistema dell'offerta turistica costiera creando nuove opportunità per un turismo sostenibile.

Dagli anni Sessanta il turismo nautico in Europa è cresciuto con una forte progressione, oltre il 5% all'anno, assumendo ulteriore incremento con il passaggio dalla vela al motore.

Negli ultimi 30 anni, il fenomeno, già radicato negli USA e nell'Europa del Nord, è andato sviluppandosi nel Mediterraneo interessando tutti o quasi i paesi rivieraschi, in Francia particolarmente, ma anche Spagna, Grecia, Tunisia, Turchia.

La produzione di natanti, negli anni più recenti, la nautica da diporto ha segnato un'accelerazione particolarmente forte sia a livello mondiale sia soprattutto in Italia dove era stata ostacolata dalla legislazione in materia di realizzazioni infrastrutturali sia da strozzature di carattere fiscale.

A livello mondiale i dati riportati forniscono validi elementi di valutazione dell'importanza del "segmento". Mentre la Francia sviluppava tanto la cantieristica che i porti, l'Italia ne tardava lo sviluppo con la sua politica fiscale e con la scarsa disponibilità di porti. Nel nostro paese la diversa concentrazione e dimensione ne è la dimostrazione: più nelle regioni del nord, meno in quelle del sud e nelle isole nonostante la loro vocazione. Il nord è stato privilegiato dalla vicinanza al mercato della utenza: Liguria, Toscana, Friuli, Venezia Giulia e Veneto (regioni a sistema turistico maturo) che dispongono di oltre il 50% dei posti barca italiani.

Secondo studi recenti il prossimo decennio dovrebbe vedere il raddoppio della nautica tanto per il settore turismo quanto per la cantieristica e i porti con particolare riguardo alla regione mediterranea.

Circa i posti barca sul territorio nazionale, i dati UCINA per il 2003, danno una disponibilità di 125.013 posti, con un incremento del 7% rispetto all'anno precedente.

Per il 2004 il dato è di 128.042 posti, con un incremento dell' 2,40% rispetto al 2003.

Il 32% di tale crescita per il 2004 è concentrato quasi totalmente in tre regioni: Campania, Sardegna e Marche. La Campania è passata da 12.002 posti barca del 2001 a 14.310 (fine del 2004) con aumento di circa il 20%. Secondo la citata fonte la Sicilia disponeva, sempre alla fine del 2004, di 10.487 posti barca e la Sardegna di 20.639.

Le previsioni di "nuove immissioni" nella flotta italiana da diporto sono quelle riportate nella Tabella seguente.

anno	scenario minimo		scenario massimo	
	coeff. Crescita	numero	Coeff. crescita	numero
2005	1,230	5534	1,407	9146
2006	1,267	5700	1,477	9603
2007	1,305	5871	1,551	10084
2008	1,344	6048	1,629	10588

Tabella 14 – Nuove immissioni di imbarcazioni - UCINA

Si calcola che il “valore aggiunto totale” derivato dalle nuove immissioni per il decennio ascende ad oltre 11.500 milioni di euro e l’impatto occupazionale a 80.000 unità.

L’indotto generato dall’incremento di consumi turistici derivato dai nuovi posti barca prevede un valore aggiunto di oltre 22 milioni di euro e quello derivante dal diportismo di circa 20 milioni di euro, in definitiva un valore aggiunto totale di oltre 42.000 milioni di euro nel decennio.

Per quanto riguarda l’Italia, secondo l’UCINA e il Ministero dei Trasporti, la consistenza del “parco” è rappresentato da 850.000 unità, tenuto conto di quelle “non immatricolate” che sono rappresentate dai natanti a motore di lunghezza inferiore ai 7,5 metri e da quelli a vela sino a 10 metri di lunghezza- Non avendo caratteristiche di omogeneità, le imbarcazioni da diporto, che vanno dalla barca a motore di 4-5 metri alle barche di 25 e più metri di lunghezza, vengono distinte in tre categorie:

imbarcazioni a vela o motore di < 5m, utilizzate essenzialmente durante la stagione estiva, che possono anche non necessitare di un ormeggio fisso.

imbarcazioni da 6 a 20 e più metri che necessitano di un ormeggio permanente e rappresentano, pertanto, la più consistente domanda dei porti turistici.

imbarcazioni di 30 e più m. (domanda limitata. In Italia concentrata prevalentemente a: Sanremo (Porto Sole); Rapallo (Porto Riva); Lavagna (Cala dei Genovesi).

Le imbarcazioni di oltre 20 m. rappresentano soltanto il 2% della flotta. Le previsioni di vendite per il decennio 1998-2008 è di:

- 53.135 (scenario minimo);
- 85.844 (scenario massimo).

Per la definizione del “Piano” si è reso necessario procedere all’aggiornamento del Rilievo delle infrastrutture della nautica da diporto esistenti.

Si è proceduto pertanto all'aggiornamento del censimento dei paraggi distribuiti lungo la costa siciliana che manifestano una presenza significativa protesa all'attracco di natanti da diporto.

Il perimetro della Sicilia, per semplicità di approccio e per sintesi espositiva, è stato suddiviso in sei distretti nautici, individuati da punti significativi di riferimento geografico:

- 1) da Capo Peloro a Capo Cefalù;
- 2) da Capo Cefalù a Capo Gallo;
- 3) da Capo Gallo a Punta Barone;
- 4) da Punta Barone a Capo Rossello;
- 5) da Capo Rossello a Capo Passero;
- 6) da Capo Passero a Capo Peloro.

All'interno di ogni singolo tratto restano compresi un certo numero di porti turistici che presentano diversa vocazione territoriale a seconda della condizione censita ad oggi. La vocazione territoriale è definita in due livelli: infrastrutture a carattere extraregionale e a carattere regionale.

Il primo livello comprende le infrastrutture extraregionali ed ha una funzione prevalentemente diretta all'accoglienza di flussi provenienti da origini sia nazionali sia internazionali.

Il secondo livello comprende le infrastrutture regionali, che intendono dare riscontro alla domanda locale, senza con ciò sottrarsi a prestare adeguati servizi ad altri utenti che pure possono avere esigenze diverse d'uso o di necessità, oppure anche soltanto di scalo, al fine di raggiungere un particolare luogo dell'entroterra dotato di attrattiva.

In particolare detto Piano fa ricadere Marsala nell'ambito dei così detti porti extraregionali, ovvero dotati di parametri la cui valenza li colloca tra quelli a maggiore significatività turistica, sono stati individuati tre porti "hub ai quali si riconosce una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico".

Marsala, sia nel piano del 2001, che in questo del 2006 è stato sempre riconosciuto come uno dei tre porti *hub* per lo sviluppo della portualità turistica regionale, grazie alle qualità e caratteristiche intrinseche della posizione e del territorio.

La vocazione di "extraregionalità" viene confermata dalla realizzazione di una struttura portuale di qualità che contempli:

- qualità del rapporto con l'ecosistema esistente, ancorché antropizzato;
- qualità della progettazione dell'intervento;
- qualità gestionale e dell'offerta dei servizi.

I primi due livelli di qualità sono appannaggio di una progettazione che soddisfi i requisiti di funzionalità, di qualità e di sostenibilità ambientale (cfr. pubblicazioni del PIANC, Recreational Navigation Commission). Il porto *hub* deve garantire la presenza del 40% dei posti per il transito, nonché il 20% dei posti per i charter.

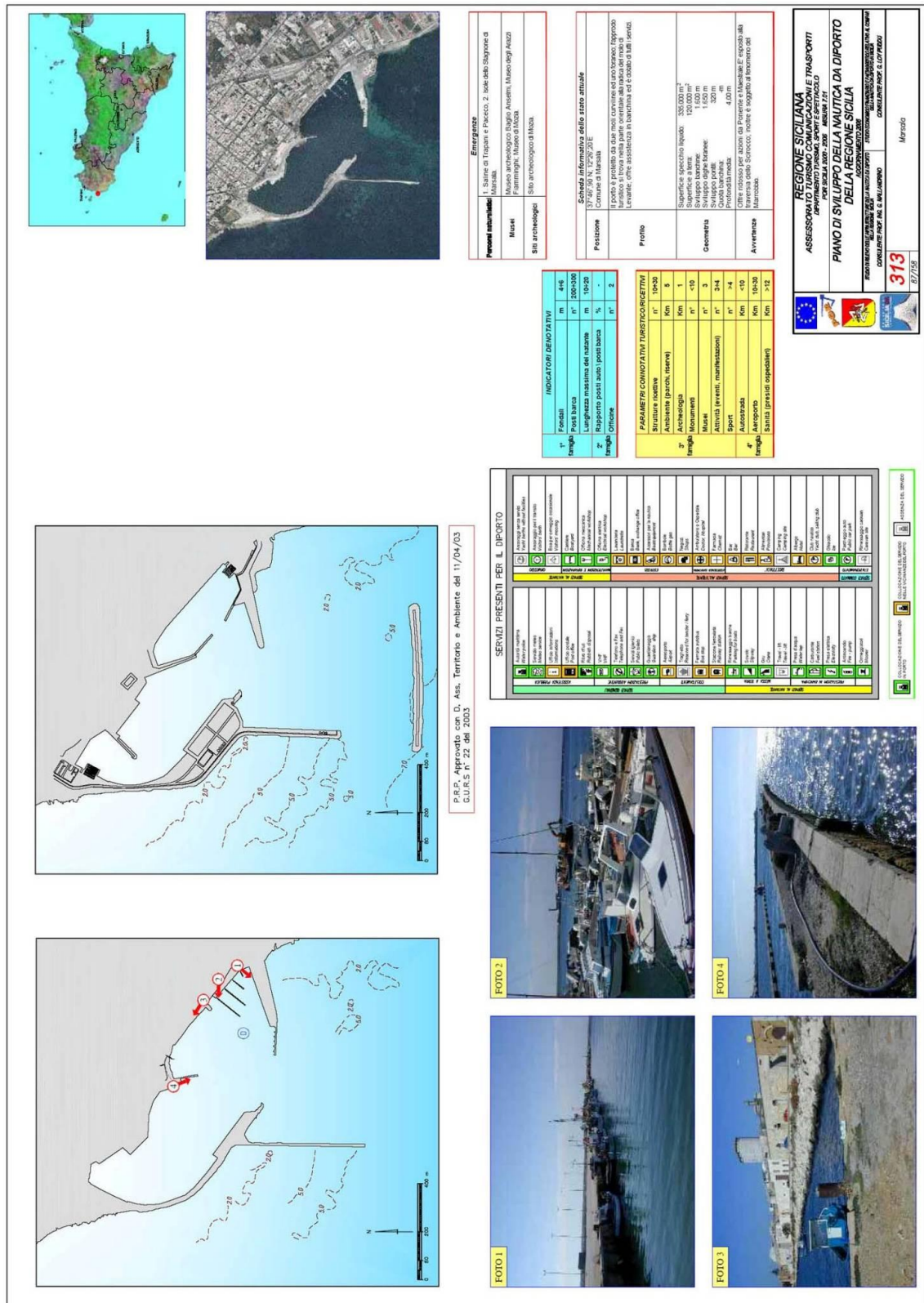


Figura 36 – Tavola del Piano Strategico relativa al Porto di Marsala

4.5.2. REPORT SUL TURISMO NAUTICO IN SICILIA

Nelle province di Messina, Trapani e Palermo si concentra il 57% di tutta l'offerta di strutture nautiche della Sicilia. Occorre tuttavia specificare che le prime due province sono quelle in cui ricadono i maggiori arcipelaghi siciliani (Eolie ed Egadi), scenari particolarmente idonei al diportismo, mentre la provincia di Caltanissetta è rappresentata dal porto di Gela. A questo si deve aggiungere che molte delle strutture nautiche, presenti in Sicilia, non sempre sono ad uso esclusivo del diportismo nautico.

Le province con il maggior numero di strutture non sono necessariamente quelle che possono ospitare maggiori flussi di turismo nautico. Per poter valutare la capacità ricettiva delle strutture occorre far riferimento al numero di posti barca nonché alla loro tipologia.

Da ciò emerge che la provincia di Messina, ovvero la più dotata di infrastrutture, è la quarta in termini di posti barca. Ciò si verifica perché il 66% dei suoi punti di approdo è costituito per lo più da strutture libere e/o rimovibili, di cui una buona parte potrebbe ricadere nella ricettività non ufficiale. Appartengono a questa categoria il 42% delle strutture siciliane, che fanno ben supporre la presenza reale nell'isola di un numero di posti barca di gran lunga superiore a quello rilevato, anche se si tratta di strutture con capacità limitata. Il numero totale dei posti barca, offerti in Sicilia, è pari a 13.480 e viene garantito da 77 strutture su un totale di 130. Le restanti 53 strutture nautiche sono classificabili tra quelle non ufficiali (punti di ormeggio liberi, non gestiti dove è possibile l'approdo temporaneo).

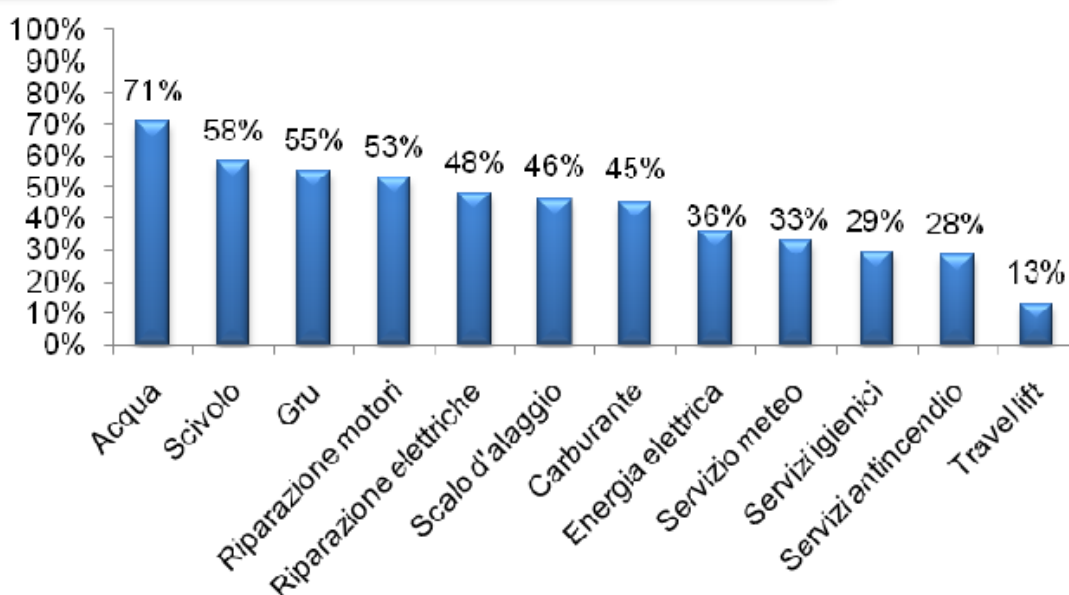


Figura 37 – Distribuzione percentuale dei servizi nei porti siciliani

Le strutture portuali della Sicilia sono dotate di servizi ausiliari al diporto nautico.

Il 71% delle strutture nautiche rifornisce di acqua le imbarcazioni e più del 50% è dotato di scivolo, gru e riparazione motori.

Gli altri servizi presenti in percentuali minori sono: riparazioni elettriche, scalo d'alaggio, carburante, energia elettrica, servizio meteo, servizi igienici, servizi antincendio e travel lift. In questo caso si tratta in generale di servizi rivolti alle unità da diporto.

A livello provinciale, ad eccezione di Palermo, le strutture nautiche più dotate di servizi si trovano nella parte sud-orientale dell'isola e ricadono nelle province di Catania, Ragusa e Siracusa, lasciando le ultime posizioni a Messina ed Agrigento.

Le società di gestione spinte da un'emergente e pressante domanda di ormeggio, sia stanziale che di transito, hanno aumentato, nell'arco temporale considerato, il numero dei posti barca gestiti, incrementando l'efficienza nell'uso degli spazi a mare o dotandosi di nuove infrastrutture per la gestione dell'ormeggio.

Dal 2003 al 2005 e, da questo, al 2007, i posti barca gestiti dalle società sono aumentati del 14%, anche se con ritmi di crescita differenti per ogni biennio considerato. Il trend di crescita maggiore si è registrato nel 2005 rispetto al 2003, con un aumento dell'8%.

Nel 2007 le società di gestione sono in grado di accogliere un numero di natanti pari al 56% dell'offerta complessiva, mentre il 41% è destinato ad imbarcazioni ed il 3% a navi da diporto. Ciò evidenzia il maggior peso dei posti barca per natanti gestiti dalle società, confermando un trend positivo per la piccola nautica nella Regione.

Nell'arco temporale 2003/2007, si assiste ad una variazione nella composizione dei posti barca gestiti che, con riferimento alle imbarcazioni, scendono dal 59% del 2003 al 41% del 2007.

Questo dato può essere letto come una maggiore pressione della domanda di ormeggio stanziale (tutto l'anno) da parte di natanti di proprietà dei residenti locali rispetto alla domanda di turismo nautico legato al transito e garantito da imbarcazioni e navi da diporto. In crescita nel 2007 rispetto al 2005 si presenta la consistenza di spazi dedicati a navi da diporto che da 143 sono passati a 181.

Analizzando i flussi nelle strutture nautiche, è stato possibile individuare porti ed approdi utilizzati per il transito e quelli per l'imbarco e lo sbarco. I porti di transito sono quelli in cui i turisti si recano nel corso della loro vacanza, ovvero quelli in cui sostano quali loro principali tappe del loro itinerario nautico.

Dei posti barca dichiarati dalle società, il 74% di questi viene stabilmente affittato annualmente ed il 26% è impegnato per l'ormeggio giornaliero.

Tra tutte le province, Messina soddisfa il 58% della domanda di affitto di posti barca per il transito anche se il 51% di essa è soddisfatto dalle Isole Eolie.

Per seguire il parallelismo che considera il porto come una struttura ricettiva, uno degli elementi fondamentali è dato dall'area d'attesa. Si tratta di una "hall alberghiera", ovvero uno spazio in cui il turista nautico può attendere, durante le operazioni di imbarco e sbarco.

Dall'indagine è emerso che il 46% dei porti di imbarco/sbarco non è dotato al suo interno di questo spazio.

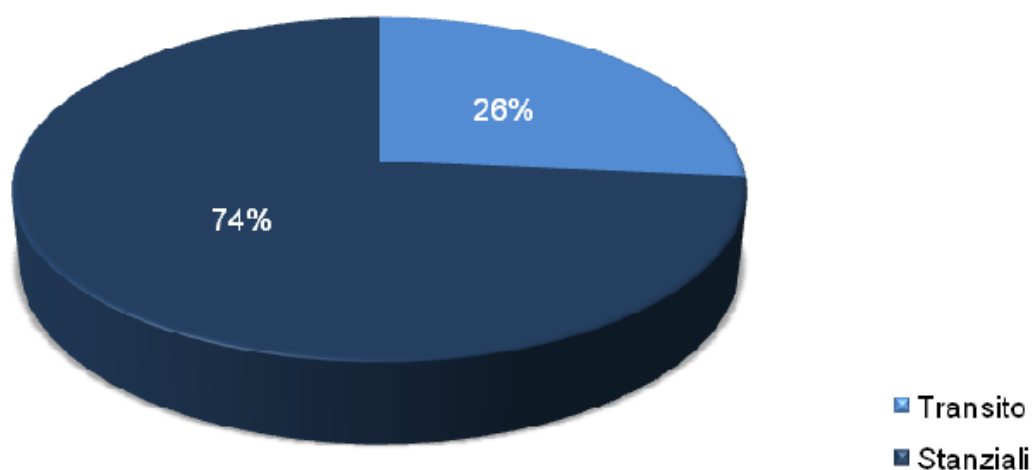


Figura 38 – Distribuzione percentuale dei posti barca stanziali e per il transito in Sicilia (2007)

La provincia che assorbe il maggior numero di presenze generate dagli ormeggi per il transito è Messina con 316.980 presenze. Tale provincia pesa nel complesso per il 57,9% delle presenze totali. Seguono Trapani con 97.467 presenze corrispondenti al 17,8% del totale regionale e Siracusa con 72.074 presenze pari al 13,2%.

Emerge pertanto che queste tre province rappresentano le realtà a più forte connotazione turistica, ovvero maggiormente interessate dai flussi di turisti nautici (88,9%). Tra i servizi più richiesti alla base nautica rientrano: l'acqua, il servizio lavanderia, il servizio meteo ed il carburante. Con riferimento a quelli turistici prevalgono i servizi igienici ed il noleggio auto. Abbastanza richiesti risultano la cambusa (per il 53% delle società) ed il servizio di guida turistica (per il 42%).

Il problema maggiormente avvertito dalle imprese che svolgono l'attività di charter nautico (68,2%) è rappresentato dall'impossibilità di gestire posti barca per il transito lungo gli approdi.

Solo una scarsa percentuale di posti per l'ormeggio nei punti di approdo è destinata all'accoglienza delle imbarcazioni in transito e rari sono gli accordi che vengono stipulati per lo stazionamento di barche delle società di charter.

<i>Provincia</i>	<i>Presenze stimate</i>	
	<i>Valori assoluti</i>	<i>Composizione %</i>
Messina	316.980	57,9
Trapani	97.467	17,8
Siracusa	72.074	13,2
Palermo	27.602	5,0
Catania	25.302	4,6
Agrigento	5.879	1,2
Ragusa	1.861	0,3
Caltanissetta	n.d.	n.d.
Sicilia	547.165	100,0

Tabella 15 – I flussi di turismo nautico per provincia

L'offerta dei posti barca ad oggi è assorbita in misura maggiore dalla richiesta di contratti stanziali (superiori a 3 mesi) originata per lo più dalla domanda di ormeggio proveniente dalla popolazione residente che insiste sull'area del porto o dell'approdo.

I gestori di porti ed approdi turistici lamentano la difficoltà di poter soddisfare la domanda di ormeggio sia stanziale che per il transito.

Più del 75% di questi assegna la massima priorità al sistema della portualità allo scopo di aumentare il numero di posti barca.

I servizi all'ormeggio, che assicurano il corretto attracco dell'imbarcazione alle banchine, ai pontili o alle boe, vengono percepiti insufficienti da parte delle società di charter nautico; più della metà (69,1%) ritiene che questo aspetto sia di rilevante importanza.

Le società di charter rilevano la scarsa sicurezza degli approdi e la mancanza di porti rifugio attrezzati per i propri clienti e, con riferimento al turismo nautico, affermano che la scelta delle destinazioni turistiche e degli itinerari da proporre è strettamente legata all'individuazione di una rete di porti che consentano una navigazione sicura.

Più del 70% degli addetti del settore assegna un livello di inefficienza elevato ai servizi destinati al turista. In alcuni casi gli operatori segnalano la distanza dei servizi primari e l'inadeguatezza degli orari di apertura dei servizi in porto.

Inoltre, la mancanza di un numero adeguato di strutture attrezzate, determina l'allontanamento dei turisti verso nazioni più equipaggiate, quali la Francia e la Spagna, e più concorrenziali, quali la Croazia, la Grecia e la Turchia.

Gli intervistati dichiarano la necessità di una nuova disponibilità di porti, approdi e posti barca, migliori servizi, tutela del patrimonio ambientale ed una viabilità che agevoli l'uso delle attività portuali.

È altresì fondamentale che i porti e gli approdi turistici siano sempre più integrati con i territori interni e con i contesti urbani dotati di un buon livello di accoglienza.

La competitività del turismo nautico siciliano è determinata anche da un'efficace comunicazione volta all'esterno del territorio per raggiungere la domanda attuale e potenziale. Gli operatori avvertono che la collaborazione con gli Enti territoriali non è idonea soprattutto con riferimento alle partecipazioni alle borse ed alle fiere internazionali di settore.

Gli operatori segnalano la richiesta da parte dei loro clienti di una maggiore qualità dell'approdo, dei servizi, delle misure di sicurezza, delle informazioni e dell'educazione ambientale. In quest'ottica, la vicinanza di aree marine protette deve essere valutata come ulteriore opportunità di crescita economica e di sviluppo per il turismo nautico.

Secondo gli operatori, le aree protette e i parchi marini, purché siano individuabili nella loro perimetrazione, dovrebbero essere resi attraversabili e fruibili così come avviene in altri paesi europei.

Anche il sistema dei trasporti è considerato insufficiente; i charter nautici e i gestori degli approdi denunciano collegamenti inadeguati tra i punti di ormeggio e il territorio interno, sia nei porti di transito che nei porto di imbarco e sbarco. Tale difficoltà in alcuni casi è superata grazie alla realizzazione di servizi privati di transfer da e verso aeroporti, stazioni ferroviarie, ecc.

Un ulteriore elemento di debolezza che concorre a determinare le debolezze del settore è rappresentato dalla mancanza di risorse umane qualificate. Nel corso dell'indagine sul charter nautico siciliano è emersa una differente condotta da parte degli operatori di charter.

Il segmento che dispone di un parco nautico prevalentemente a vela, ovvero di barche più piccole, fa dell'empatia e della dinamicità dello skipper una delle componenti essenziali dell'offerta. Attraverso questi elementi le società superano le difficoltà e le inefficienze che si presentano nel corso della fruizione della vacanza in barca in Sicilia.

Opposta la situazione degli operatori del segmento “lusso” i quali segnalano la scarsa professionalità dei comandanti da diporto e richiedono una maggiore preparazione dei loro addetti verso i temi dell’ospitalità turistica e della gestione di tutti gli aspetti attinenti al soggiorno in barca. Per superare tale limite un’azienda isolana ha istituito una scuola di formazione per trasferire adeguate competenze ai nuovi “professionisti del mare”.

La formazione degli operatori del turismo nautico è un nodo cruciale da risolvere per lo sviluppo del settore, il quale richiede delle conoscenze specifiche e delle professionalità orientate verso una gestione “alberghiera” sia del servizio di noleggio e locazione delle imbarcazioni, che delle strutture ricettive nautiche.

4.5.3. AGGIORNAMENTO DEI DATI UCINA AL 2010

“*La Nautica in Cifre*” si è negli anni affermata come lo strumento più autorevole e attendibile per comprendere il mercato della nautica da diporto e, in particolare, l’andamento dell’industria italiana.

Realizzata dall’Ufficio Studi di UCINA in collaborazione con la Sezione di Geografia Economica ed Economia dei Trasporti del Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi dell’Università di Genova, la pubblicazione fornisce per l’anno 2009 un’analisi completa e dettagliata dell’andamento del comparto della nautica da diporto, al fine di costituire per gli addetti del settore uno strumento di lettura del mercato significativo e attendibile.

La nautica è rappresentata nella sua interezza, considerando nel dettaglio l’andamento di tutti i suoi sottocomparti industriali: dalla cantieristica al settore del rimessaggio, della riparazione e della manutenzione, dalla produzione di accessori e componenti fino a quella dei motori.

CANTIERISTICA ITALIANA

Per quanto concerne l’anno 2009, la stima del fatturato complessivo cui si è giunti per l’intero settore della cantieristica risulta pari a € 2.753.800.000, derivante per € € 2.531.090.000 da produzione nazionale (92%) e per € 222.710.000 da importazioni (8%).

La produzione nazionale è stata venduta per il 42% sul mercato italiano e per il restante 58% è stata destinata ai mercati esteri, con una prevalenza verso i paesi extraeuropei (59%).

Per quanto riguarda le importazioni, il fatturato deriva in prevalenza da imbarcazioni provenienti da paesi europei, mentre le importazioni da paesi extra UE contano per il 21%. Le unità da diporto importate sono state quasi totalmente collocate sul mercato italiano, e solo per il 6% sono state nuovamente esportate.

Considerando produzione nazionale ed importazione di unità da diporto congiuntamente, si può notare come la maggior parte del fatturato (54%) sia destinata all'estero. La quota di fatturato derivante da imbarcazioni vendute in Italia ammonta invece al 46% del totale.

Esaminando i valori dei fatturati relativi al quinquennio 2005 - 2009, e confrontando la variazione percentuale dei valori relativi agli ultimi due anni, 2009 e 2008, si rende evidente la performance dell'industria analizzata nell'ultimo anno, che risente fortemente della grave crisi che ha colpito l'economia mondiale. Il fatturato totale della cantieristica nel 2009 perde quasi il 28% rispetto al 2008; analizzando i dati parziali, si può osservare come la produzione nazionale subisca una perdita pari al 24,8%, imputabile in misura maggiore alle vendite sul mercato nazionale (-30%) mentre le esportazioni perdono il 20% rispetto al 2008.

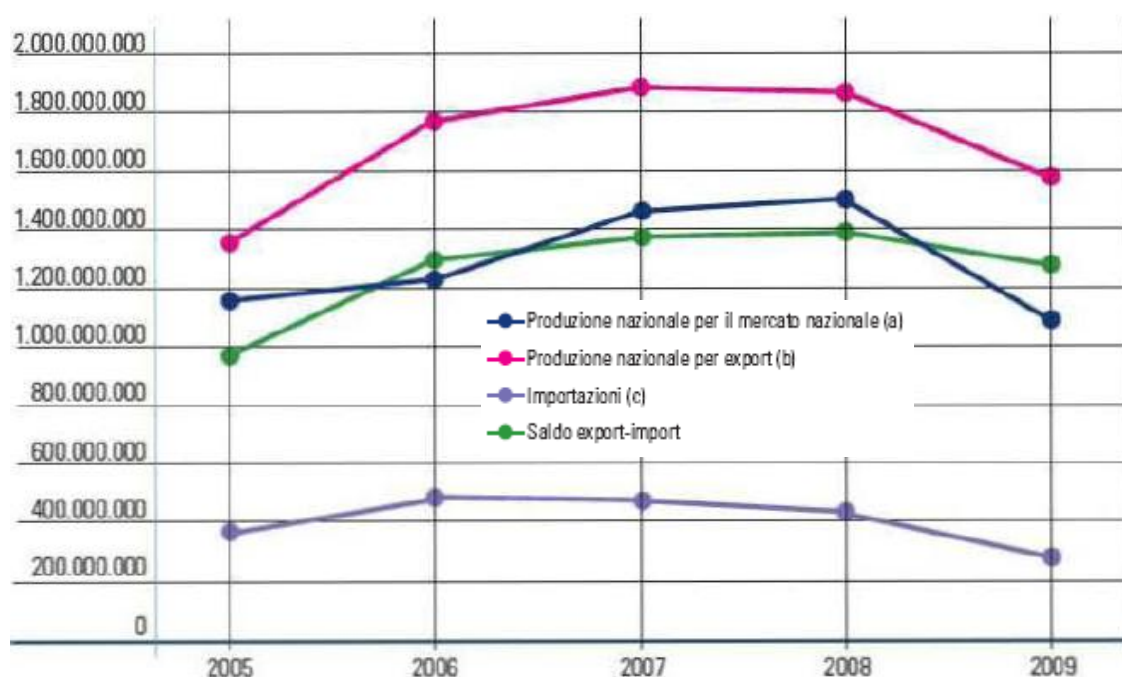


Figura 39 – Cantieristica italiana – andamento fatturato 2005-2009

La perdita maggiore in termini percentuali riguarda il fatturato derivante da importazioni, che risulta più che dimezzato (-51,4%). Il saldo export-import resta positivo, a conferma della vocazione esportatrice della cantieristica italiana, ma perde il

10% rispetto al 2008, poiché in valori assoluti il fatturato derivante dalle esportazioni perde in misura maggiore rispetto a quello relativo alle importazioni. È interessante notare come il fatturato della produzione cantieristica italiana del 2009 si attesti sullo stesso livello di quello del 2005. In realtà, rispetto al 2005, le esportazioni crescono del 10% mentre la produzione per il mercato nazionale subisce un calo di pari importo (-10%).

Le imbarcazioni prodotte sono così suddivise per le seguenti tipologie:

- unità a motore entro bordo (eb), entrofuoribordo (efb) e idrogetto;
- unità a motore fuoribordo;
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori.

Per unità minori s'intendono unità rigide non a vela <2,5m, unità pneumatiche <2,5m, unità a vela <2,5m, derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi.

LE UNITA' A MOTORE ENTROBORDO ENTROFUORIBORDO E IDROGETTO

La produzione di unità a motore entro bordo entrofuoribordo ed idrogetto si conferma prima in termini di fatturato globale.

Si nota pertanto come le esportazioni superino le vendite sul mercato nazionale, confermando sostanzialmente la particolare apertura ai mercati esteri che caratterizza l'industria nautica e questo sotto settore in particolare.

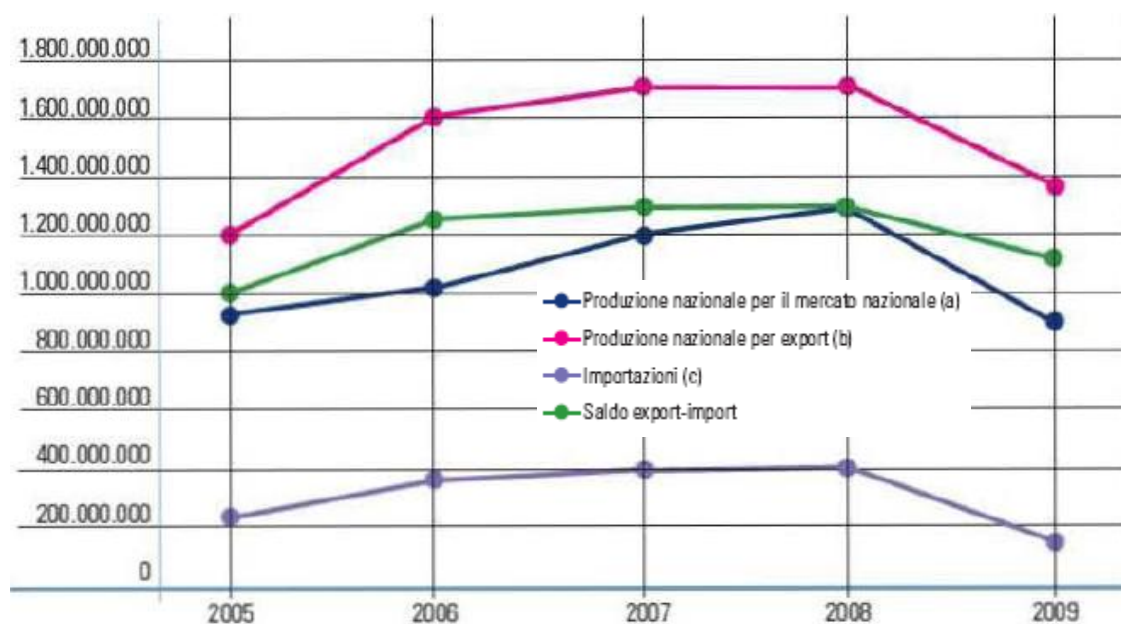


Figura 40 – Unità entro bordo, entrofuoribordo, idrogetto – andamento fatturato 2005-2009

Tutte le grandezze in oggetto sono diminuite rispetto al 2008, comportando una perdita complessiva pari al 26,1 %. Da un'analisi più approfondita è possibile notare un calo più contenuto delle esportazioni (-19,4%) e la decisa riduzione delle vendite di imbarcazioni importate, che risultano più che dimezzate rispetto al 2008; ne consegue una perdita più ridotta (-8%) del saldo export-import.

Dall'analisi del grafico seguente emerge invece l'interruzione del trend positivo che caratterizzava le diverse componenti del fatturato dal 2005; i valori del 2009 si avvicinano molto a quelli registrati nel primo anno di osservazione.

LE UNITA' A MOTORE FUORIBORDO

Il segmento delle unità a motore fuoribordo, già in calo nel corso del 2008, mostra nel 2009 una riduzione del fatturato complessivo del 32%.

Il fatturato generato dalla produzione nazionale registra una decisa diminuzione rispetto all'anno precedente; questo calo è imputabile in misura maggiore al calo delle vendite sul mercato nazionale, in quanto la produzione destinata al mercato estero fa registrare una variazione negativa del 13%.

Come già nel corso del 2008, anche nel 2009 il dato che registra la riduzione più rilevante risulta essere quello relativo alle importazioni.

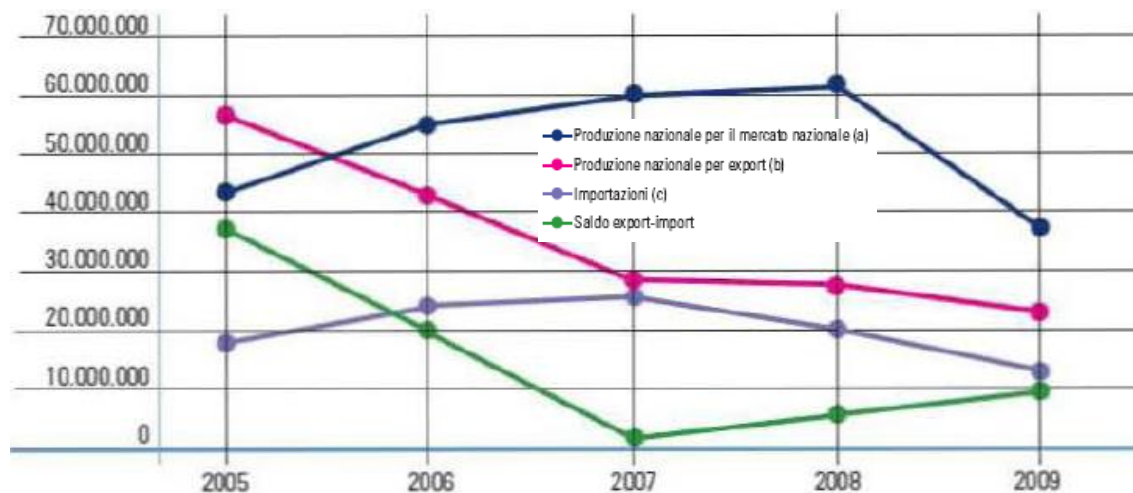


Figura 41 – Unità a motore fuoribordo – andamento fatturato 2005-2009

La riduzione delle importazioni, decisamente più rilevante rispetto al calo delle esportazioni, comporta una crescita del saldo della bilancia commerciale del settore.

Il grafico illustra l'andamento del settore nell'arco del periodo 2005-2009, consente una visione di insieme degli sviluppi in atto, cogliendo una certa volatilità nelle dinamiche di questo particolare segmento dell'industria nautica.

Come già visto in precedenza, anche per le unità fuoribordo i diversi dati di fatturato si riposizionano su valori del 2005.

LE UNITA' A VELA

La produzione di unità a vela costituisce, per valore economico, il secondo sottocomparto della cantieristica da diporto in termini di produzione nazionale (€ 103.250.000) e di fatturato globale (€ 135.340.000). Entrambi i valori sono in calo rispetto al 2008, registrando perdite pari al 38,8% e al 36,3% rispettivamente.

Dall'esame emerge chiaramente il trend negativo che caratterizza il settore già a partire dal 2007 per quanto riguarda esportazioni ed importazioni, e il calo che nel corso dell'ultimo anno investe anche la produzione nazionale per il mercato italiano.

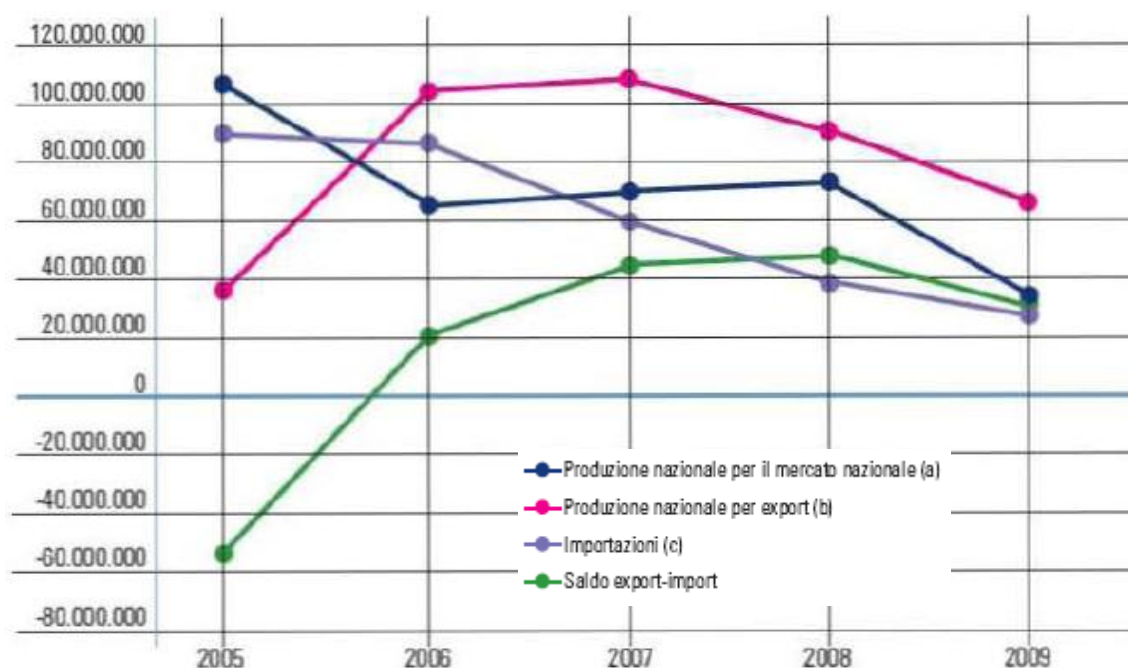


Figura 42 – Unità a vela – andamento fatturato 2005-2009

LE UNITA' PNEUMATICHE

Il segmento delle unità pneumatiche costituisce il terzo sotto comparto della cantieristica navale da diporto in termini di produzione nazionale e di fatturato realizzato.

Il fatturato complessivo del 2009, pari a € 96.950.000, presenta un calo del 29,5% rispetto all'anno precedente.

Il fatturato relativo alla produzione nazionale di unità pneumatiche mostra un calo del 32,3% rispetto al 2008; questo calo è imputabile in misura maggiore alla diminuzione

delle esportazioni (-36,1%) rispetto alla riduzione di fatturato relativa alle unità vendute sul territorio nazionale (-29,6%). Le vendite di unità pneumatiche evidenziano l'unico dato in crescita (+28,5%) rispetto al 2008, ma lo scarso peso in termini assoluti limita le ripercussioni positive sull'andamento del fatturato complessivo.

Dall'osservazione della figura emerge chiaramente il trend negativo che contraddistingue il segmento delle unità pneumatiche nel periodo 2005-2009: il calo della produzione nazionale per il mercato nazionale, in particolare, conferma un trend già in atto, mentre la perdita del fatturato derivante da esportazioni, e la conseguente riduzione della bilancia commerciale interrompono un andamento di crescita in atto dal primo anno di osservazione.

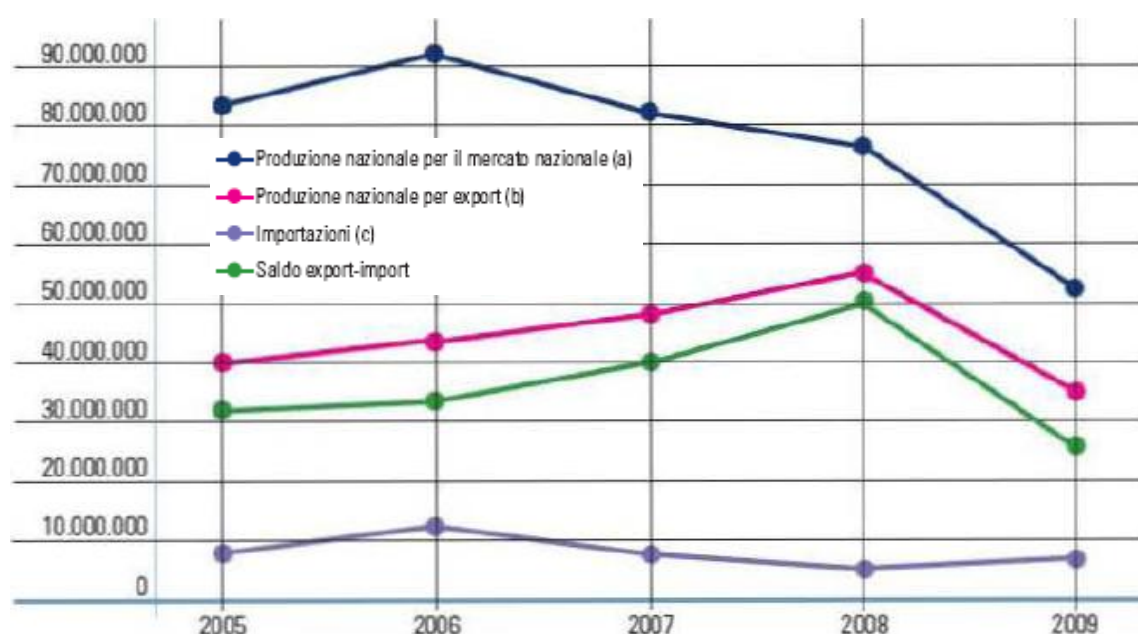


Figura 43 – Unità pneumatiche – andamento fatturato 2005-2009

LE STRUTTURE DEDICATE ALLA NAUTICA NEL MONDO

In termini assoluti, gli Stati Uniti sono il Paese con il maggior numero di marine (11.000) e di posti barca (800.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste.

Per quanto concerne il numero di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti, anche se naturalmente ad una distanza considerevole, da Germania, Finlandia e Svezia; invece, in merito alla dotazione di posti barca, spiccano Francia, Regno Unito e Svezia.

Va sottolineato come alla notevole dotazione infrastrutturale degli Stati Uniti non corrisponda un altrettanto importante disponibilità di posti barca e porticcioli in rapporto al parco nautico.

Dall'analisi emerge come, mentre per quanto riguarda la distribuzione geografica di marine e porticcioli gli Stati Uniti prevalgano nei confronti dell'Europa, la disponibilità di posti barca è maggiore nel vecchio piuttosto che nel nuovo continente.

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti Barca	Unità da diporto per posto barca	% unità da diporto con posto barca
Norvegia	850.000 ^b	305 ^b	Nd	Nd	Nd
Svezia	804.200	1.500 ^a	200.000 ^a	4	25%
Finlandia	729.500	1.770	80.900	9	11%
Italia	618.500 ^c	105 ^c	128.000 ^c	5	21%
Regno Unito	541.560	545	236.300 ^a	2	44%
Paesi Bassi	521.000	1.137	186.000	3	36%
Germania	500.000 ^b	2.667 ^a	Nd	Nd	Nd
Francia	491.651 ^a	404 ^a	233.843 ^a	2	48%
Spagna	201.140	372	122.949	2	61%
Grecia	144.905	19	8.000 ^a	18	6%
Portogallo	62.154	81 ^a	14.000 ^a	4	23%
Irlanda	27.000	23	7.936 ^a	3	29%
Croazia	Nd	133	16.000	Nd	Nd
EUROPA	5.491.610	9.061	1.233.928	4	22%
Australia	780.000 ^b	490 ^b	66.500 ^b	12	9%
Nuova Zelanda	462.000	205	22.000	21	5%
Giappone	258.000	Nd	Nd	Nd	Nd
Argentina	139.950	251	80	1749	0,1%
Turchia	44.900	50	26.500 ^a	2	59%
Sudafrica	25.000 ^b	25 ^b	2.500 ^b	10 ^b	10% ^b
ALTRI PAESI	1.709.850	1.021	117.580	15	7%
Stati Uniti	15.699.100	11.000 ^a	800.000 ^a	20	5%
TOTALE	22.900.560	21.082	2.151.508	11	9%

Figura 44 – Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo

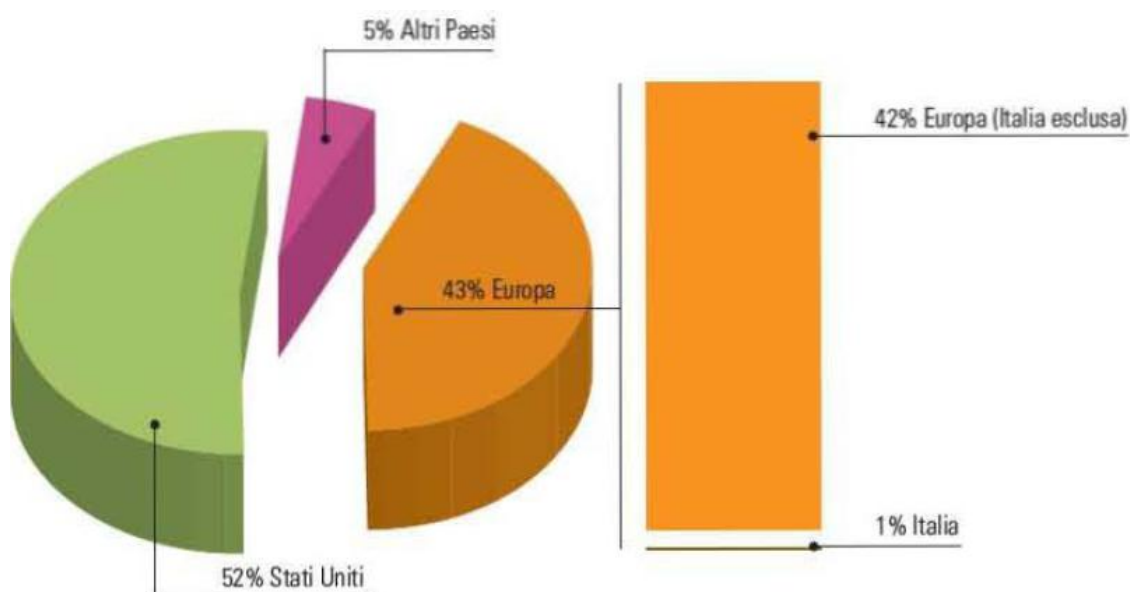


Figura 45 - Marine e porticcioli, distribuzione geografica, anno 2008, fonte ICOMIA

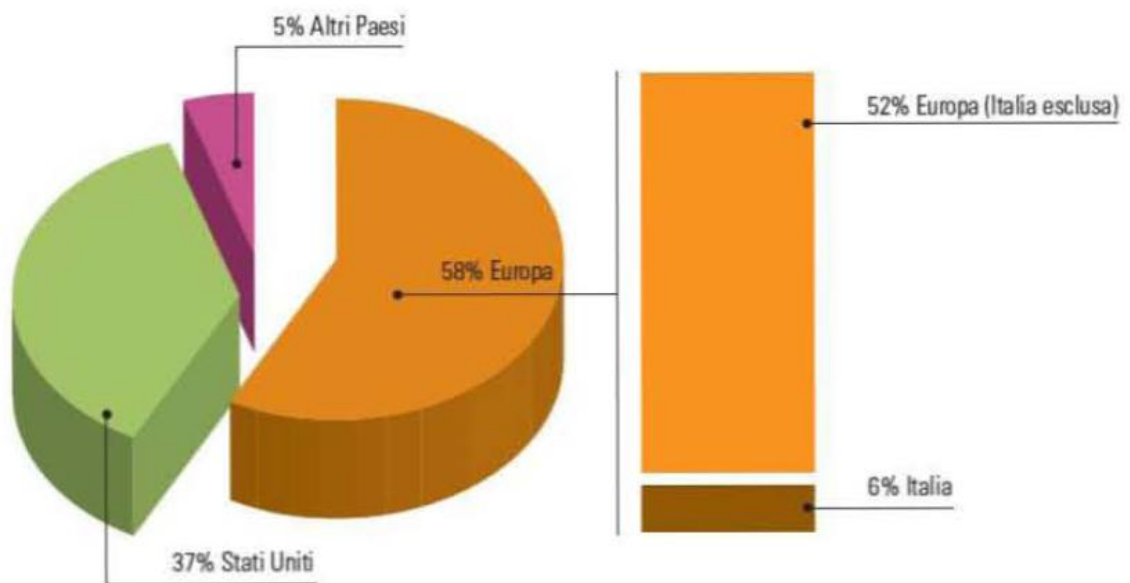


Figura 46 - Posti barca, distribuzione geografica, anno 2008, fonte ICOMIA

IL SEGMENTO DEI SUPERYACHT

L'Italia rimane infatti leader indiscussa del settore, con una quota di ordini pari al 150% del totale a livello mondiale.

La crisi economica, pur avendo interrotto la decennale crescita del segmento superyacht, con una contrazione degli ordini totali del 25% rispetto al 2009, sembra avere comunque mantenuto la distribuzione delle quote di produzione fra le varie nazioni.

L'Italia, con 383 unità in costruzione, continua a mantenere una quota di ordini pari a metà del mercato mondiale, seguita a lunga distanza da Regno Unito, USA e Paesi Bassi; in particolare si evidenzia il crollo numerico degli ordini di questi due ultimi paesi. Gli Stati Uniti passano infatti da 113 a 63 e i Paesi Bassi da 77 a 59, portando pertanto a un arretramento nella classifica dietro il Regno Unito, che invece riduce il proprio portafoglio ordini di sole 7 unità.

Anche sul fronte della fruizione, analizzando i dati relativi alla flotta di superyacht destinati al charter nel 2009, si registrano gli effetti della crisi globale, con una diminuzione di circa il 15% delle prenotazioni rispetto al 2008.

IL MERCATO DEL CHARTER

Alla fine del 2009 la composizione della flotta di superyacht destinati al charter, registrata nel principale portale web di prenotazione, è risultata di 850 unità, con una diminuzione di circa il 15% rispetto al 2008. Questa diminuzione, che inverte il trend di costante crescita riscontrato negli anni precedenti, ha evidentemente origine nella crisi

economica e nella conseguente previsione di calo della domanda di charter, che ha portato molti armatori a decidere di non noleggiare le unità.

La scomposizione per fascia di lunghezza della flotta mondiale di superyacht presi a noleggio vede 230 unità nella fascia inferiore (lunghezza compresa tra 24 e 30 metri), 490 unità fra 30 e 50 metri, e 130 megayacht, con lunghezza superiore a 50 metri. Rispetto all'anno precedente è possibile notare un forte calo della fascia inferiore (circa il 22%) e una diminuzione del 15% di quella intermedia; il segmento dei megayacht vede un incremento di due unità.

Suddividendo la flotta mondiale in funzione della tipologia delle unità, si può verificare che il 20% degli yacht destinati a charter è a vela, valore che conferma sostanzialmente le distribuzioni del 2008.

Prendendo poi in considerazione le aree geografiche maggiormente interessate da attività di charter dei superyacht si può osservare che tre quarti degli yacht ha avuto come destinazione il Mediterraneo, con incremento percentuale di un punto sul 2008.

Entrando nel dettaglio, il Mediterraneo Occidentale (essenzialmente Mar Tirreno, Mar Ligure e Costa Azzurra) ha rappresentato circa il 63,5% delle destinazioni, con una crescita di quasi cinque punti percentuali sul 2008. A tale crescita in numero di charter non corrisponde però un analogo andamento per la durata dei noleggi, che vede una maggiore contrazione sull'anno precedente rispetto al Mediterraneo Est (che si riflette anche nei valori di fatturato).

IL COMPARTO DEL REFITTING

Con il termine di *refitting* si identificano genericamente gli interventi eseguiti su un'imbarcazione successivamente alla vendita.

Si tratta di un insieme di attività eterogenee, caratterizzate da una crescente complessità, operativa e gestionale, legata all'ampiezza e alla tipologia del progetto da eseguire. Si passa dalla manutenzione ordinaria annuale - il cosiddetto service di base che, per le imbarcazioni di minori dimensioni, coincide di fatto con la stesura dell'antivegetativa - fino alla completa conversione di destinazione d'uso di uno scafo.

Il comparto del *refitting* comprende quindi al suo interno attività molto variegata che richiedono competenze ed abilità molto differenti.

Con cadenza annuale o biennale, le imbarcazioni, indipendentemente dalle dimensioni, devono essere sottoposte ad un'attività di manutenzione ordinaria e di verniciatura.

Ci si riferisce, in quest'ultimo caso, alle attività di pittura della parte esterna dello scafo e alla stesura dell'antivegetativa sulla parte della carena immersa.

La manutenzione ordinaria prevede, inoltre, un controllo dei componenti maggiormente soggetti ad usura, quali ad esempio, le guarnizioni.

Si tratta di attività che comportano costi annui variabili di importo compreso tra il 3 e il 5% del valore d'acquisto dell'imbarcazione. Inoltre, ogni 3-5 anni, qualsiasi unità da diporto necessita di interventi di ristrutturazione degli interni.

Ci si riferisce, in questo caso, alle attività di pittura e di decorazione degli ambienti interni, alla sostituzione del rivestimento in teak del ponte e alla verniciatura delle sovrastrutture e delle parti superiori. Ogni 3- 15 anni, in funzione della variabilità del livello di usura collegato al numero di ore di navigazione, occorre sostituire la parte motoristica (motore e/o generatore).

Le due tipologie di intervento sopra descritte, implicano costi che possono oscillare tra il 10 e il 50% del valore d'acquisto dell'imbarcazione.

Infine, dopo circa 20 anni dalla messa in acqua, possono rendersi necessari interventi di maggiore complessità, come la ristrutturazione o la conversione d'uso. Ci si riferisce in questo caso alla conversione di un'imbarcazione, spesso trasformata da uso commerciale a diporto, con conseguente ristrutturazione degli interni e detto scafo.

Entrambe le attività comportano consistenti alterazioni strutturali - spesso, infatti, è richiesta una riprogettazione degli interni, degli esterni e degli impiantistica - e una revisione completa. Questi interventi determinano costi che possono variare dal 50% al 200% del valore iniziale.

I cantieri che operano nel comparto del *refitting* presentano caratteristiche differenti in termini di dimensioni, di struttura proprietaria e di specializzazione dell'attività.

In genere, l'attività di manutenzione ordinaria, soprattutto se svolta su imbarcazioni inferiori ai 24 metri, è realizzata da strutture familiari a carattere artigianale di piccole dimensioni e con un forte radicamento territoriale. Queste strutture possono offrire anche servizi di rimessaggio e di assistenza tecnica. In genere, si trovano ad avere come clienti di riferimento l'armatore o il proprietario.

L'attività di manutenzione e ristrutturazione può anche essere svolta dai cantieri dediti alla costruzione di imbarcazioni nuove, più strutturati ed integrati. In questo caso, si tratta di un'attività collaterale volta ad assicurare continuità di rapporto con la clientela.

L'evoluzione del mercato del *refitting* è prevalentemente legata a tre driver principali:

- lo sviluppo della flotta delle imbarcazioni nuove;
- i progressi tecnologici;
- il recupero di imbarcazioni storiche.

Con riferimento al primo punto, l'incremento della flotta di imbarcazioni in circolazione registrato nell'ultimo decennio (in particolare di yacht e superyacht) ha comportato un aumento della domanda di servizi di *refitting* e di manutenzione.

Inoltre, la crescita delle imbarcazioni in termini di dimensione media ha registrato i propri effetti, a cascata, anche sulla complessità e sull'ampiezza degli stessi progetti di *refitting*. I progressi tecnologici, in particolare con riferimento all'elettronica e ai suoi sviluppi più recenti, rendono di fatto quasi obbligatorio un intervento di *refitting* sugli yacht e superyacht ogni cinque anni.

Infine, il recupero di imbarcazioni, anche storiche o d'epoca, insieme alla messa a nuovo di barche usate per poi essere rivendute, alimenta anche il comparto del restauro che, pur rappresentando una nicchia di mercato, può comunque rappresentare un'opportunità per quei cantieri che dispongono delle necessarie competenze.

Sulla base di quanto sopra evidenziato è possibile affermare che il mercato del *refitting* segue - con un ritardo di 2-3 anni nel caso degli yacht - le dinamiche della domanda di nuove imbarcazioni e del mercato dell'usato.

Gli attori che operano nell'ambito del *refitting* in Italia presentano caratteristiche fra loro eterogenee in termini di specializzazione delle proprie attività, di dimensioni, di struttura proprietaria e di *governance* e di livello di integrazione verticale.

Il fatturato 2009 del comparto, comprendendo anche l'attività di rimessaggio, è stato pari a poco più di 240 milioni di euro, per lo più generato da imbarcazioni italiane (solo un 7% del fatturato deriva da unità con bandiera non italiana, generalmente superyachts).

In termini di localizzazione, è la Toscana ad ospitare il maggior numero di unità attive nelle riparazioni navali, seguita dalla Liguria e dalla Campania. È interessante notare l'incremento sostanziale delle unità attive nel Lazio e nelle Marche nel quinquennio. È Genova la città che conta il maggior numero di aziende attive nel comparto (123), seguita da Viareggio con 116 e a distanza da Napoli con 61. Dall'analisi, emerge un aumento del 44% nel numero di unità focali attive nelle riparazioni navali dal 2008 al 2009, ulteriore conferma di un progressivo ampliamento verso all'ambito del *refitting* attuato da alcuni operatori durante la crisi.

Questo andamento ben si evidenzia nella tabella che rappresenta il numero di imprese registrate, attive, iscritte e cessate. Il numero di iscrizioni, sia nel 2008 che nel 2009, supera le chiusure ad evidenza di una certa vitalità nel comparto. Interessanti sono i numeri della Toscana, con una quarantina di iscrizioni sia nel 2008, sia nel 2009.

Regione	2004	2008	2009
Toscana	292	272	346
Liguria	328	254	335
Campania	120	110	161
Sicilia	114	90	117
Lazio	49	59	98
Sardegna	87	64	96
Veneto	62	62	84
Marche	31	31	84
Friuli Venezia Giulia	65	39	69
Lombardia	43	34	66
Emilia Romagna	56	37	62
Puglia	48	31	42
Piemonte	16	12	15
Calabria	12	6	11
Abruzzo	9	11	11
Basilicata	1	0	3
Molise	4	2	2
Umbria	1	0	2
Trentino Alto Adige	0	0	2
TOTALE	1.338	1.114	1.606

Figura 47 -- Localizzazione unità locali attive nelle riparazioni navali

Regione	Registrate		Attive		Iscrizioni		Cessazioni	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Abruzzo	10	10	10	10	0	1	0	0
Basilicata	0	3	0	3	0	2	0	0
Calabria	5	9	5	9	0	2	0	1
Campania	127	179	103	153	12	23	7	8
Emilia Romagna	36	58	30	52	4	14	2	8
Friuli Venezia Giulia	37	55	30	49	0	10	4	4
Lazio	63	94	52	83	10	6	3	7
Liguria	221	289	190	255	7	37	18	18
Lombardia	29	55	24	49	2	13	4	12
Marche	30	78	25	72	2	24	5	12
Molise	3	3	0	2	2	0	0	0
Piemonte	12	15	11	14	5	2	1	1
Puglia	36	46	28	38	2	8	2	3
Sardegna	58	88	54	84	5	15	3	4
Sicilia	102	125	81	103	5	13	6	5
Toscana	274	342	247	312	40	43	35	32
Trentino Alto Adige	Nd	3	Nd	3	Nd	1	Nd	0
Umbria	0	2	0	2	0	3	0	1
Veneto	51	70	47	66	6	14	3	6
TOTALE	1.094	1.524	939	1.359	100	231	93	110

Figura 48 -- Numero di imprese attive, registrate, iscritte e cessate nel comparto delle riparazioni navali

4.5.4. DATI UCINA 2011, NAUTICA DI DIPORTO IN ITALIA (2010), RAPPORTO SUL TURISMO NAUTICO (2010)

4.5.4.1. PREMESSA

La nautica da diporto è una attività economica che trova manifestazione nell'incontro tra domanda e offerta nel libero mercato. Il successo di una iniziativa legata alla diportistica non può quindi prescindere dalla analisi della domanda attuale e potenziale dell'area rapportata all'offerta di strutture per la diportistica esistenti e in sviluppo in termini: dimensionali, qualitativi, funzionali e dei servizi annessi. In particolare la definizione della dimensione di una marina, congiuntamente al modello gestionale, commerciale e tariffario e alle caratteristiche qualitative e dimensionali del progetto deriva dall'analisi della domanda di posti barca dell'area, dalla determinazione dell'utenza potenziale e profilo sociale dell'utenza, rapportata rispetto al contesto competitivo attuale e prospettico dell'area di riferimento.

In tale contesto, un progetto di marina diventa una iniziativa di successo sia per il promotore che riconosce un profilo finanziario attraente e un adeguato ritorno economico che a livello territoriale come generatore di ricchezza e di indotto economico per il territorio (attività economiche collaterali, nuova occupazione), grazie alla trasversalità del settore (turismo, cultura, promozione territoriale, edilizia, tipicità, apparato normativo).

A livello nazionale, il sistema marittimo italiano si conferma uno dei settori più dinamici dell'economia del Paese (fonte: IV Rapporto sull'Economia del Mare, Censis e Federazione del Mare, 2011):

- contribuendo al Pil per €39,5 miliardi (2,6% di quello totale) di cui € 3,3 miliardi la nautica da diporto;
- occupando circa il 2% della forza lavoro del Paese (477mila unità compreso l'indotto, di cui oltre 300mila posti di lavoro impiegati nella nautica da diporto);
- resistendo meglio di altri settori alla crisi globale grazie ad alcune eccellenze specifiche del sistema marittimo italiano (leadership europea per importazioni via mare, primato europeo nel traffico crocieristico con 6,7 milioni di passeggeri all'anno e nella costruzione di navi passeggeri e *motor-yacht* di lusso).

A livello mondiale l'Italia sconta un deficit fisiologico di strutture di qualità dedicate alla diportistica, nonostante gli oltre 7.000 km di costa, una forte tradizione nella navigazione e nella produzione di unità di diporto (seconda solo alla Francia nel

panorama europeo con 24.000 unità prodotte l'anno), assorbendo il 3% del parco nautico mondiale con solo l'1% di marine e porticcioli presenti.

4.5.4.2. AGGIORNAMENTO DEI DATI UCINA AL 2011

CANTIERISTICA ITALIANA

Per quanto concerne l'anno 2010, la stima del fatturato complessivo cui si è giunti per l'intero settore della cantieristica risulta pari a € 2.006.040.000,00 derivante per € 1.880.150.000,00 da produzione nazionale (94%) e per € 125.890.000,00 da importazioni (6%).

La produzione nazionale è stata venduta per il 33% sul mercato italiano e per il restante 67% è stata destinata ai mercati esteri, con una prevalenza verso i paesi extraeuropei (59%).

Per quanto riguarda le importazioni, il fatturato deriva in prevalenza da imbarcazioni provenienti da paesi europei, mentre le importazioni da paesi extra UE contano per il 41%. Le unità da diporto importate sono state quasi totalmente collocate sul mercato italiano, e solo per il 10% sono state nuovamente esportate.

Considerando produzione nazionale ed importazione di unità da diporto congiuntamente, si può notare come la maggior parte del fatturato (64%) sia destinata all'estero. La quota di fatturato derivante da imbarcazioni vendute in Italia ammonta invece al 36% del totale.

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	1.880.150.000	94%
per il mercato nazionale (a)	616.730.000	33%
per esportazione (b)	1.263.420.000	67%
di cui verso Paesi UE	521.670.000	41%
di cui verso Paesi extra UE	741.750.000	59%
Importazioni	125.890.000	6%
provenienti dai Paesi UE	74.090.000	59%
provenienti da Paesi extra UE	51.800.000	41%
vendute in Italia (c)	113.300.000	90%
vendute all'estero (d)	12.590.000	10%
Fatturato globale	2.006.040.000	100%
destinazione finale estero (b+d)	1.276.010.000	64%
destinazione finale Italia (a+c)	730.030.000	36%

Tabella 16 – Cantieristica italiana – andamento fatturato 2010

Esaminando i valori dei fatturati relativi al quinquennio 2005 - 2010, e confrontando la variazione percentuale dei valori relativi agli ultimi due anni, si rende evidente la performance dell'industria analizzata nell'ultimo anno, che risente fortemente della

grave crisi che ha colpito l'economia mondiale. Il fatturato totale della cantieristica nel 2010 perde quasi il 27,2% rispetto al 2009; analizzando i dati parziali, si può osservare come la produzione nazionale subisca una perdita pari al 25,7%, imputabile in misura maggiore alle vendite sul mercato nazionale (-41,5%) mentre le esportazioni perdono il 14,4% rispetto al 2009. La perdita maggiore in termini percentuali riguarda il fatturato derivante da importazioni (-43,5%). Il saldo export-import resta positivo, a conferma della vocazione esportatrice della cantieristica italiana, ma perde il 10% rispetto al 2009.

Le imbarcazioni prodotte sono così suddivise per le seguenti tipologie:

- unità a motore entro bordo (eb), entrofuoribordo (efb) e idrogetto;
- unità a motore fuoribordo;
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori.

Per unità minori s'intendono unità rigide non a vela <2,5m, unità pneumatiche <2,5m, unità a vela <2,5m, derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kayak, pattini, pedalò, jole, mosconi.

LE UNITÀ A MOTORE ENTROBORDO ENTROFUORIBORDO E IDROGETTO

La produzione di unità a motore entro bordo entrofuoribordo ed idrogetto si conferma prima in termini di fatturato globale.

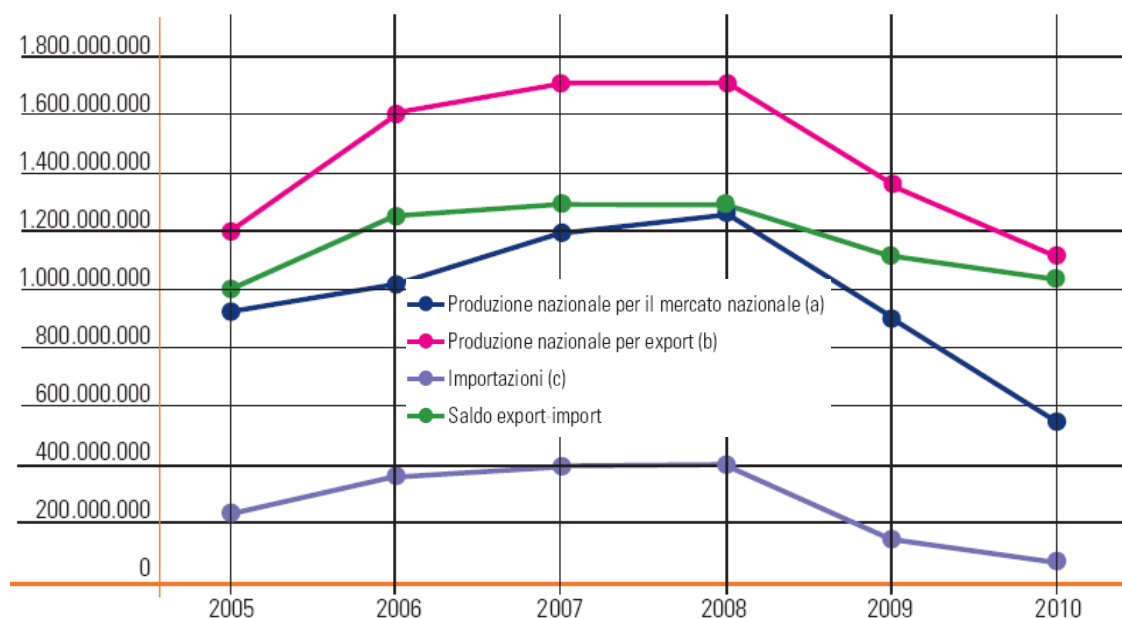


Figura 49 – Unità entro bordo, entrofuoribordo, idrogetto – andamento fatturato 2005-2010

Si nota pertanto come le esportazioni superino le vendite sul mercato nazionale, confermando sostanzialmente la particolare apertura ai mercati esteri che caratterizza l'industria nautica e questo sotto settore in particolare.

Tutte le grandezze in oggetto sono diminuite rispetto al 2009, comportando una perdita complessiva pari al 28,7 %. Da un'analisi più approfondita è possibile notare un calo più contenuto delle esportazioni (-17,2%) e la decisa riduzione delle vendite di imbarcazioni importate, che risultano più che dimezzate rispetto al 2009; ne consegue una perdita più ridotta (-13%) del saldo export-import.

Effettuando un confronto con i dati relativi all'anno 2008 si può osservare come il fatturato scenda di oltre il 48%, calo ascrivibile soprattutto alla produzione per il mercato nazionale, che diminuisce di quasi il 60%, mentre le esportazioni perdono un terzo del loro valore. Si evidenzia il deciso calo delle importazioni, che nel biennio considerato scendono di oltre tre quarti.

LE UNITÀ A MOTORE FUORIBORDO

Il segmento delle unità a motore fuoribordo, mostra nel 2010 una riduzione del fatturato complessivo del 30,4%.

Il fatturato generato dalla produzione nazionale registra una decisa diminuzione rispetto all'anno precedente; questo calo è imputabile in misura maggiore al calo delle vendite sul mercato nazionale, in quanto la produzione destinata al mercato estero fa registrare una minore riduzione.

Con riferimento all'anno 2008 si nota che il fatturato complessivo risulta più che dimezzato, soprattutto a causa della diminuzione delle vendite sul territorio nazionale e delle importazioni.

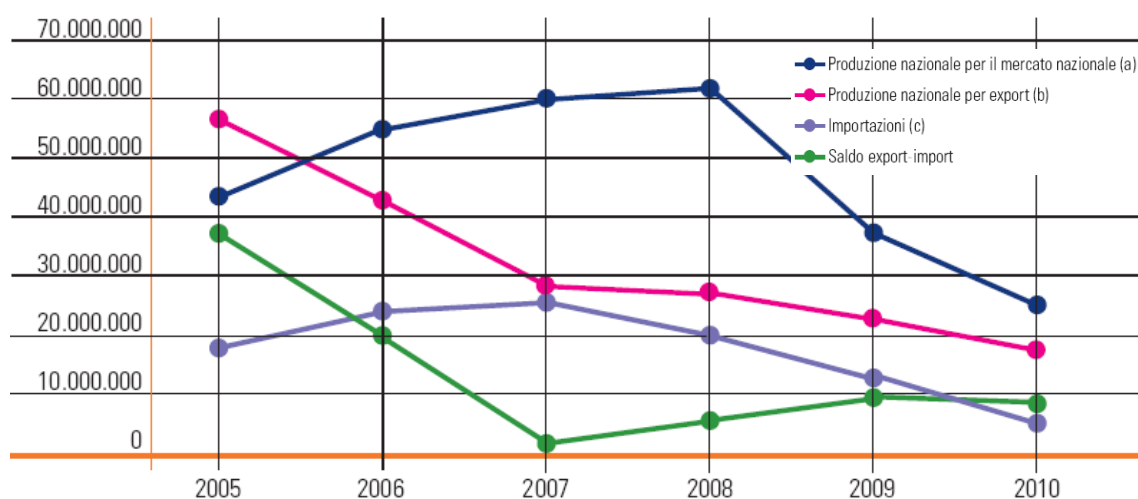


Figura 50 – Unità a motore fuoribordo – andamento fatturato 2005-2010

Il grafico seguente fornisce una visione di insieme degli sviluppi in atto, cogliendo una certa volatilità nelle dinamiche di questo particolare segmento dell'industria navale.

LE UNITÀ A VELA

La produzione di unità a vela costituisce, per valore economico, il secondo sottocomparto della cantieristica da diporto in termini di produzione nazionale (€ 108.370.000) e di fatturato globale (€ 119.930.000).

Mentre il fatturato presenta un calo dell'11,4%, si può osservare, in controtendenza, un aumento della produzione nazionale del 5%, dovuta ad un marcato aumento delle esportazioni.

La produzione nazionale destinata al mercato italiano mostra i più evidenti segni di sofferenza, dimezzando il valore del fatturato rispetto al 2009 (-51,8%). Si osservi il deciso calo delle importazioni, che scendono del 64%. Il saldo della bilancia commerciale è positivo e in crescita, in quanto le esportazioni superano le importazioni. Nonostante alcuni dati assoluti particolarmente buoni si può osservare una crisi del settore, in quanto è soltanto l'export delle grandi imbarcazioni a presentare dati positivi. Confrontando i dati con il 2008 si evidenzia un calo del 43,6% del fatturato globale e un deciso calo di tutti gli altri indicatori ad eccezione dell'export, che presenta valori simili al 2008.

Nella figura seguente emerge chiaramente il trend negativo che caratterizza il settore già a partire dal 2007, con una ripresa delle esportazioni nel 2010.

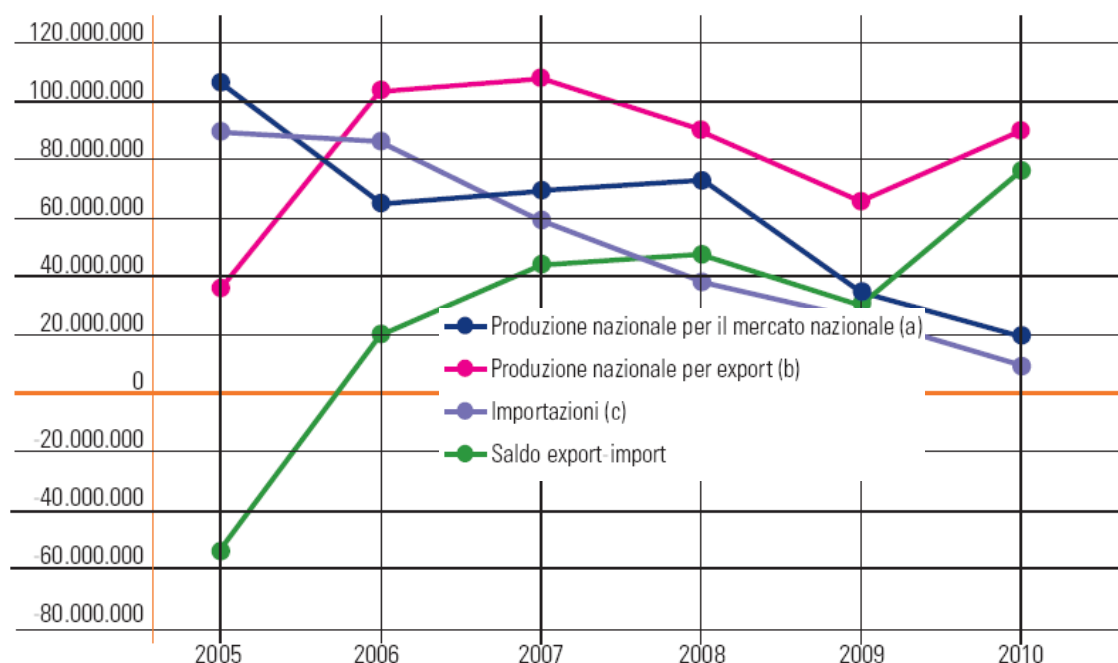


Figura 51 – Unità a vela – andamento fatturato 2005-2010

Si osserva inoltre il forte calo che nel corso degli ultimi anni investe il mercato italiano, sia a livello di produzione nazionale, sia per le importazioni.

LE UNITÀ PNEUMATICHE

Il segmento delle unità pneumatiche costituisce il terzo sotto comparto della cantieristica navale da diporto in termini di produzione nazionale e di fatturato realizzato. Il fatturato complessivo del 2010 presenta un calo del 11,3% rispetto all'anno precedente.

Il fatturato relativo alla produzione nazionale di unità pneumatiche mostra un calo del 10,7% rispetto al 2009; questo calo è imputabile in misura maggiore alla diminuzione delle esportazioni (-3,5%) rispetto alla riduzione di fatturato relativa alle unità vendute sul territorio nazionale (-15,4%). Le vendite di unità pneumatiche evidenziano una perdita (-17,3%) rispetto al 2009.

Confrontando il dato con il 2008, anno di inizio della crisi economica, si osserva una diminuzione del fatturato del 37,5%, con una performance complessiva leggermente migliore rispetto alle altre componenti del settore della cantieristica e una sostanziale tenuta delle importazioni.

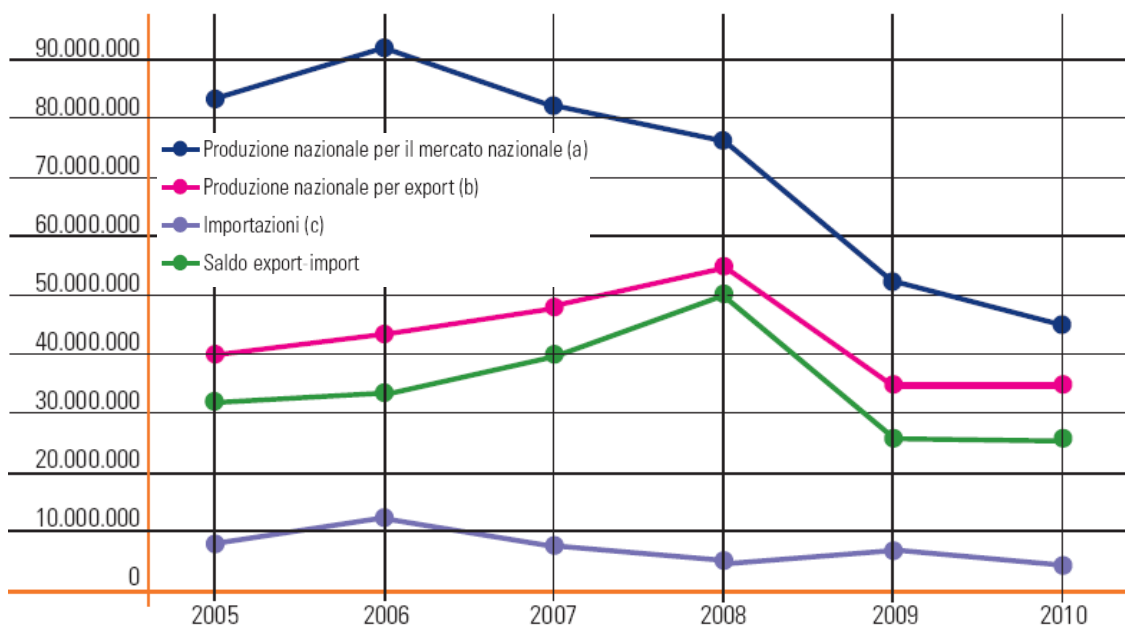


Figura 52 – Unità pneumatiche – andamento fatturato 2005-2010

Dall'osservazione del grafico emerge chiaramente l'andamento negativo che contraddistingue il segmento delle unità pneumatiche nel periodo 2005-2010: il calo della produzione nazionale per il mercato nazionale, in particolare, conferma un trend già in atto a partire dal 2007.

LE STRUTTURE DEDICATE ALLA NAUTICA NEL MONDO

In termini assoluti, gli Stati Uniti sono il Paese con il maggior numero di marine (11.000) e di posti barca (800.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste.

Per quanto concerne il numero di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti, anche se naturalmente ad una distanza considerevole, da Germania, Finlandia e Svezia; invece, in merito alla dotazione di posti barca, spiccano Francia, Regno Unito e Svezia.

Va sottolineato come alla notevole dotazione infrastrutturale degli Stati Uniti non corrisponda un altrettanto importante disponibilità di posti barca e porticcioli in rapporto al parco nautico.

Spagna e Turchia presentano il rapporto migliore tra disponibilità di posti barca e numero di unità da diporto: il numero di imbarcazioni con posto barca ammonta rispettivamente al 61 e al 59%, che equivale approssimativamente a 2 unità da diporto per posto barca.

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti Barca	Unità da diporto per posto barca	% unità da diporto con posto barca
Norvegia	843.250 ^a	305 ^a	Nd	Nd	Nd
Svezia	815.400 ^a	1.500 ^a	200.000 ^a	4	25%
Finlandia	729.500	1.770	80.900	9	11%
Italia	618.017	534 ^d	153.161 ^d	4	25%
Regno Unito	541.560 ^b	545	236.300 ^a	2	44%
Paesi Bassi	523.000	1.137	187.500	3	36%
Germania	500.000 ^b	2.700	Nd	Nd	Nd
Francia	491.651 ^c	404 ^c	233.843 ^c	2 ^c	48% ^c
Spagna	185.300 ^a	323	107.772	2	58%
Grecia	147.670	22	9.285	16	6%
Polonia	72.000 ^a	1.274	80.200	1	111%
Danimarca	55.000 ^a	250	Nd	Nd	Nd
Irlanda	27.000	22	16.360	2	61%
Rep. Ceca	14.461	14	1.350	11	9%
Croazia	Nd	134	16.000	Nd	Nd
EUROPA	5.563.809	10.934	1.322.671	4	24%
Australia	784.500 ^a	490	66.500	12	8%
Nuova Zelanda	479.952	207	22.500	21	5%
Giappone	231.000	570	Nd	Nd	Nd
Argentina	152.563	251	Nd	Nd	Nd
Turchia	62.510	55	30.000	2	48%
Sud Africa	4.881 ^a	25 ^c	2.500 ^c	2 ^c	51% ^c
ALTRI PAESI	1.715.406	1.598	121.500	14	7%
Stati Uniti	15.454.900	11.000 ^b	800.000 ^b	19	5%
TOTALE	22.734.115	23.532	2.244.171	10	10%

Tabella 17 – Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo

I Paesi che presentano il dato peggiore sono invece Grecia, Nuova Zelanda e USA, dove mediamente solo il 6 o il 5% delle unità da diporto ha un posto barca, e dove vi sono rispettivamente 18, 21 e 20 imbarcazioni per ogni posto barca.

La disponibilità di posti barca risulta maggiore nel vecchio continente (59%, in crescita di un punto percentuale rispetto al 2008), contro il 36% degli USA (37% nel 2008) e il 5% degli altri Stati. Si noti come l'Italia conti per circa il 2% nella suddivisione mondiale di marine e porticcioli, mentre nello stesso contesto il numero di posti barca e ormeggi ammonta al 7% del totale (e per il 12% circa dei posti barca in Europa).

IL SEGMENTO DEI SUPERYACHT

L'Italia rimane leader indiscussa del comparto, con 309 ordini su un totale di 749, seguita a notevole distanza dalla Turchia, per la prima volta fra le prime tre principali nazioni produttrici grazie al raddoppio delle commesse rispetto all'anno precedente (69 nel 2011), e dai Paesi Bassi, al terzo posto con 66 ordini.

A parte poche eccezioni (Paesi Bassi e Francia), i Paesi con una forte tradizione nella cantieristica vedono nel 2011 una diminuzione degli ordini, a tutto vantaggio delle nazioni emergenti nel settore, come la Turchia (+34 commesse) e la Cina (+4 ordini, attestandosi in settima posizione generale).

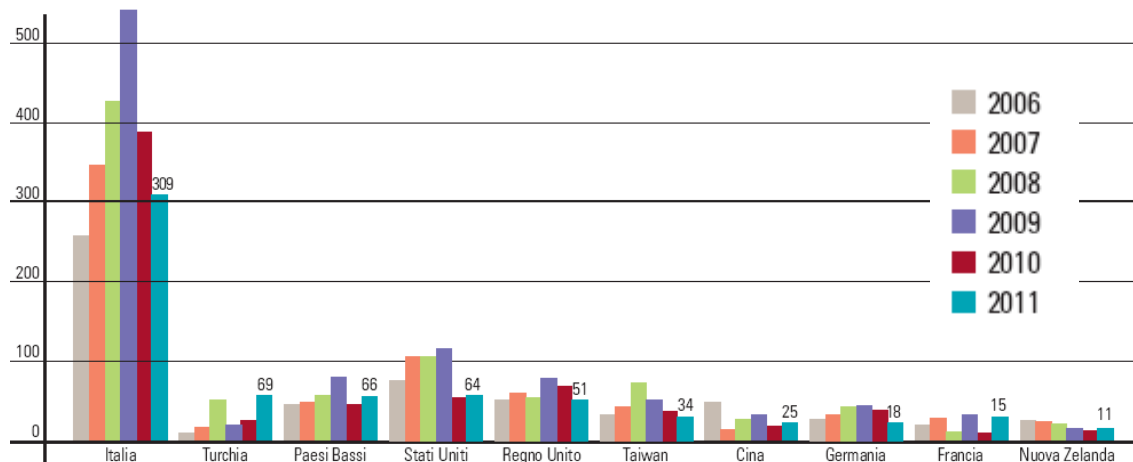


Figura 53 – Superyacht: andamento degli ordini 2006/2011 dei primi dieci Paesi produttori

IL COMPARTO DEL REFITTING, RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO

Con il termine di *refitting* si identificano genericamente gli interventi eseguiti su un'imbarcazione successivamente alla vendita.

Si tratta di un insieme di attività eterogenee, caratterizzate da una crescente complessità, operativa e gestionale, legata all'ampiezza e alla tipologia del progetto da eseguire. Si passa dalla manutenzione ordinaria annuale - il cosiddetto service di base

che, per le imbarcazioni di minori dimensioni, coincide di fatto con la stesura dell'antivegetativa - fino alla completa conversione di destinazione d'uso di uno scafo.

Il comparto del *refitting* comprende quindi al suo interno attività molto variegata che richiedono competenze ed abilità molto differenti.

Con cadenza annuale o biennale, le imbarcazioni, indipendentemente dalle dimensioni, devono essere sottoposte ad un'attività di manutenzione ordinaria e di verniciatura.

Ci si riferisce, in quest'ultimo caso, alle attività di pittura della parte esterna dello scafo e alla stesura dell'antivegetativa sulla parte della carena immersa.

La manutenzione ordinaria prevede, inoltre, un controllo dei componenti maggiormente soggetti ad usura, quali ad esempio, le guarnizioni.

Si tratta di attività che comportano costi annui variabili di importo compreso tra il 3 e il 5% del valore d'acquisto dell'imbarcazione. Inoltre, ogni 3-5 anni, qualsiasi unità da diporto necessita di interventi di ristrutturazione degli interni.

Ci si riferisce, in questo caso, alle attività di pittura e di decorazione degli ambienti interni, alla sostituzione del rivestimento in teak del ponte e alla verniciatura delle sovrastrutture e delle parti superiori. Ogni 3-15 anni, in funzione della variabilità del livello di usura collegato al numero di ore di navigazione, occorre sostituire la parte motoristica (motore e/o generatore).

Le due tipologie di intervento sopra descritte, implicano costi che possono oscillare tra il 10 e il 50% del valore d'acquisto dell'imbarcazione.

Infine, dopo circa 20 anni dalla messa in acqua, possono rendersi necessari interventi di maggiore complessità, come la ristrutturazione o la conversione d'uso. Ci si riferisce in questo caso alla conversione di un'imbarcazione, spesso trasformata da uso commerciale a diporto, con conseguente ristrutturazione degli interni e dello scafo.

Entrambe le attività comportano consistenti alterazioni strutturali - spesso, infatti, è richiesta una riprogettazione degli interni, degli esterni e degli impiantistica - e una revisione completa. Questi interventi determinano costi che possono variare dal 50% al 200% del valore iniziale.

I cantieri che operano nel comparto del *refitting* presentano caratteristiche differenti in termini di dimensioni, di struttura proprietaria e di specializzazione dell'attività.

In genere, l'attività di manutenzione ordinaria, soprattutto se svolta su imbarcazioni inferiori ai 24 metri, è realizzata da strutture familiari a carattere artigianale di piccole dimensioni e con un forte radicamento territoriale. Queste strutture possono offrire anche servizi di rimessaggio e di assistenza tecnica. In genere, si trovano ad avere come clienti di riferimento l'armatore o il proprietario.

L'attività di manutenzione e ristrutturazione può anche essere svolta dai cantieri dediti alla costruzione di imbarcazioni nuove, più strutturati ed integrati. In questo caso, si tratta di un'attività collaterale volta ad assicurare continuità di rapporto con la clientela. L'evoluzione del mercato del *refitting* è prevalentemente legata a tre driver principali:

- lo sviluppo della flotta delle imbarcazioni nuove;
- i progressi tecnologici;
- il recupero di imbarcazioni storiche.

Con riferimento al primo punto, l'incremento della flotta di imbarcazioni in circolazione registrato nell'ultimo decennio (in particolare di yacht e superyacht) ha comportato un aumento della domanda di servizi di *refitting* e di manutenzione.

Inoltre, la crescita delle imbarcazioni in termini di dimensione media ha registrato i propri effetti, a cascata, anche sulla complessità e sull'ampiezza degli stessi progetti di *refitting*. I progressi tecnologici, in particolare con riferimento all'elettronica e ai suoi sviluppi più recenti, rendono di fatto quasi obbligatorio un intervento di *refitting* sugli yacht e superyacht ogni cinque anni.

Infine, il recupero di imbarcazioni, anche storiche o d'epoca, insieme alla messa a nuovo di barche usate per poi essere rivendute, alimenta anche il comparto del restauro che, pur rappresentando una nicchia di mercato, può comunque rappresentare un'opportunità per quei cantieri che dispongono delle necessarie competenze.

Sulla base di quanto sopra evidenziato è possibile affermare che il mercato del *refitting* segue - con un ritardo di 2-3 anni nel caso degli yacht - le dinamiche della domanda di nuove imbarcazioni e del mercato dell'usato.

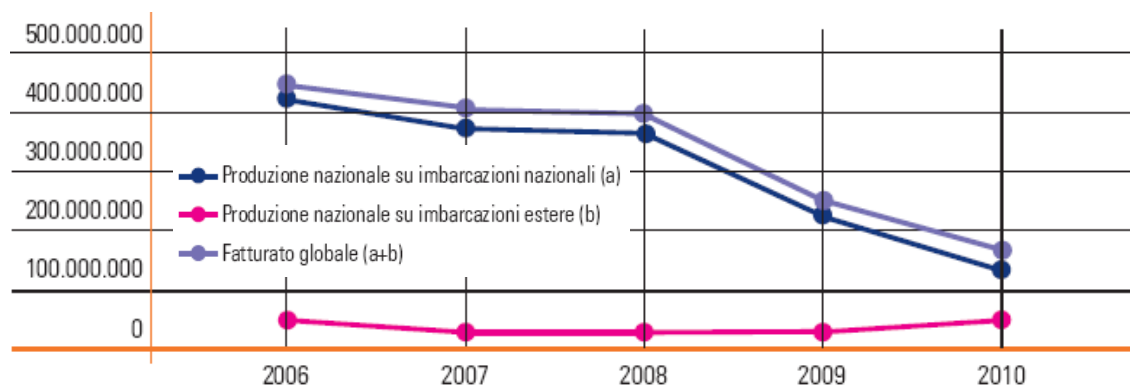


Figura 54 – refitting, riparazione e rimessaggio: andamento 2006/2010

Gli attori che operano nell'ambito del *refitting* in Italia presentano caratteristiche fra loro eterogenee in termini di specializzazione delle proprie attività, di dimensioni, di struttura proprietaria e di *governance* e di livello di integrazione verticale.

Il fatturato complessivo del settore *refitting*, riparazione e rimessaggio ammonta, per l'anno 2010, a € 172.480.000, in calo del 28,4% rispetto all'anno precedente; trattandosi dell'erogazione di un servizio, tale fatturato è generato interamente da produzione nazionale. Tali lavorazioni sono destinate per il 74% alle unità che battono bandiera italiana e per il restante 26% a quelle estere.

Dal confronto con i dati 2008 emerge un calo del settore di oltre il 55%, dovuto soprattutto alla diminuzione di fatturato su unità italiane.

E' possibile rilevare l'andamento negativo che caratterizza tale segmento dell'industria nautica nel corso del 2010; questo trend, già parzialmente visibile nel corso del 2008 rispetto al 2007, può essere imputato alla sofferenza del settore della piccola nautica, anche per il minore utilizzo delle unità da diporto, che, come conseguenza, genera un minore fabbisogno di servizi di riparazione e manutenzione.

In relazione al numero di unità oggetto di intervento, queste siano per lo più imbarcazioni di piccola dimensione e unità a motore di media dimensione (1.292 natanti al di sotto dei 10 metri di lunghezza, e 532 unità a motore tra 10 e 24 metri). Seguono i superyacht (235 unità) e le imbarcazioni a vela (40 unità).

IL CONTRIBUTO DELLA NAUTICA AL PRODOTTO INTERNO LORDO

Osservando i dati relativi all'andamento del PIL nazionale e il contributo della settore della nautica ad esso nell'ultimo quadriennio si nota come il comparto nautico, settore ad alta elasticità della domanda rispetto al reddito, amplifichi l'andamento economico: negli anni di crescita pertanto esso presenta un peso maggiore rispetto all'economia nazionale, mentre in anni di crisi accade l'inverso.

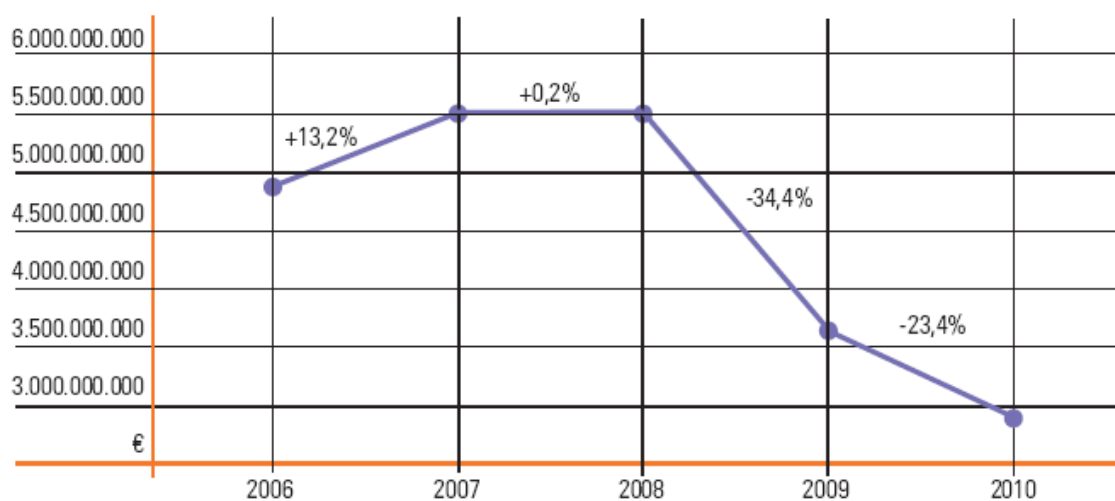


Figura 55 – Evoluzione 2006/2010 del contributo della nautica al PIL

Se infatti nei periodi di crescita (sino al 2007) il trend era molto più rilevante rispetto all'economia nazionale nel suo complesso, la crisi economica ha, al contrario, manifestato i suoi effetti in modo più che proporzionale con una riduzione conseguente del contributo al PIL del settore della nautica del 34,4% (2009) e 23,4% (2010), a fronte di una variazione del prodotto interno lordo nel medesimo periodo tra il -3,1% e il +1,9%.

4.5.5. IL DIPORTO NAUTICA IN ITALIA (2010)

PREMESSA

“Il Diporto Nautico in Italia” rappresenta un tradizionale appuntamento per gli operatori del settore, proposto puntualmente in occasione dell'apertura del Salone Nautico Internazionale di Genova.

Le statistiche illustrate nel volume sintetizzano i risultati di rilevazioni condotte su tutto il territorio nazionale ed offrono numerose serie di dati utili per analizzare lo stato e l'evoluzione del settore negli ultimi anni.

Le informazioni più recenti, riferite all'anno 2010, mettono in particolare rilievo l'ulteriore crescita di unità da diporto e punti di ormeggio e, cosa più importante, la sensibile diminuzione, per il secondo anno consecutivo, delle vittime di sinistri.

In particolare, incrementi superiori alla media nazionale sono stati registrati nel 2010:

- per le unità da diporto, in Sicilia (3,1%), Sardegna (2,4%), Lazio (1,8%), Calabria e Basilicata (1,2%);
- per i posti barca, nel Friuli (16,9%), in Sardegna (10,5%), in Calabria e Basilicata (9,3%), Liguria (7,9%), Molise (7,6%), Emilia Romagna (5,5%) e Toscana (4,6%).

Permane, tuttavia, ancora forte lo squilibrio tra Nord e Sud del Paese in termini infrastrutturali; infatti, alla fine del 2010 le Regioni dell'Italia Settentrionale vantavano la presenza di oltre 72 posti barca per chilometro di costa a fronte degli 11,3 dell'Italia Meridionale ed Insulare e dei 26,6 dell'Italia Centrale.

LE UNITA' DA DIPORTO ISCRITTE NEI REGISTRI DEGLI UFFICI PRIFERICI MARITTIMI ED IN QUELLI PROVINCIALI DELLA M.C.T.C. AL 31.12.2010

Risultano utili, per una prima analisi della domanda e dell'offerta del settore, le informazioni riferite rispettivamente, al totale delle unità da diporto iscritte nei registri degli Uffici periferici marittimi e di quelli provinciali della M.C.T.C al 31 dicembre

2010; ed alcuni indicatori riguardanti la dotazione infrastrutturale a livello nazionale e regionale. In particolare, i dati si riferiscono alla dotazione infrastrutturale: il numero di imbarcazioni iscritte negli uffici per ogni 100 posti barca offerti ed il numero di posti barca offerti per chilometro di litorale, calcolati a livello nazionale e regionale. Essi rappresentano indicatori utili per una conoscenza più approfondita del fenomeno in esame e di supporto a politiche di programmazione settoriale ancora più incisive e mirate.

Inoltre, per valutare la significatività degli indicatori, occorre considerare che:

- le imbarcazioni rilevate sono le più grandi, ovvero quelle che generalmente hanno bisogno durante tutto l'anno di un ricovero lungo la costa;
- le piccole unità non censite, possono essere tirate a secco e posteggiare in un qualunque rimessaggio;
- il posto lasciato libero da una imbarcazione o nave da diporto può essere occupato da più di una piccola unità;

il numero di posti barca deve risultare maggiore del parco nautico circolante, in considerazione della necessità di accogliere le unità da diporto provenienti da altri Paesi al fine di valorizzare ed accrescere l'offerta di strutture turistiche del Paese.

N.	Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
1	Liguria	674	2.259	1.770	176	4.879	6.897	3.673	3.899	695	15.164	70	20.113
2	Toscana	344	1.166	1.025	81	2.616	4.035	1.909	2.182	476	8.602	86	11.304
3	Lazio	464	975	698	27	2.164	3.895	1.538	1.552	381	7.366	46	9.576
4	Campania	102	289	274	18	683	5.168	2.057	1.537	134	8.896	18	9.597
5	Calabria	13	34	42	-	89	813	133	76	11	1.033	-	1.122
6	Puglia	93	176	128	8	405	1.815	304	196	13	2.328	-	2.733
7	Molise	1	-	3	-	4	23	9	14	2	48	-	52
8	Abruzzo	36	76	64	5	181	358	87	48	10	503	3	687
9	Marche	128	312	186	14	640	1.303	608	734	115	2.760	3	3.403
10	Emilia Romagna	278	1.113	770	27	2.188	1.280	753	604	84	2.721	6	4.915
11	Veneto	227	786	493	15	1.521	1.829	831	709	60	3.429	7	4.957
12	Friuli Venezia Giulia	210	991	643	36	1.880	1.109	674	770	138	2.691	2	4.573
13	Sardegna	114	331	286	25	756	1.749	734	718	121	3.322	4	4.082
14	Sicilia	156	297	313	17	783	3.439	504	312	71	4.326	3	5.112
Totale		2.840	8.805	6.695	449	18.789	33.713	13.814	13.351	2.311	63.189	248	82.226

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tabella 18 – Unità da diporto nautico iscritte negli uffici marittimi per classi di lunghezza e per regione al 31/12/2010

Si può osservare come il numero delle unità complessivamente iscritte al 31/12/2010 sia maggiore (796) rispetto al 2009 in virtù dell'aumento dei natanti di lunghezza superiore ai 10 metri, che copre la flessione registrata per le piccole unità. Nel corso del 2010 si sono registrate 2.690 nuove iscrizioni e 1.894 cancellazioni.

Le unità a vela, concentrate nelle classi di lunghezza 10-18 metri, sono 15.500 pari all'82,5%. Il 76,8% delle unità iscritte è a motore di cui il 53,3% è al di sotto dei 10 metri di lunghezza (queste unità rientrano nella categoria dei natanti).

N.	Compartimento Marittimo	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
45	Catania	34	70	59	1	164	642	59	39	4	744	-	908
46	Augusta	-	6	9	-	15	37	8	6	-	51	-	66
47	Siracusa	13	25	17	1	56	212	31	17	1	261	-	317
48	Pozzallo	1	5	6	1	13	59	18	5	1	83	-	96
49	Porto Empedocle	1	5	6	-	12	83	25	18	3	129	-	141
50	Gela	1	3	4	-	8	56	5	2	-	63	-	71
51	Mazara del Vallo	1	3	5	-	9	93	15	1	1	110	1	120
52	Trapani	19	23	37	-	79	372	52	42	6	472	-	551
53	Palermo	71	121	109	7	308	1.042	177	109	42	1.370	1	1.679
54	Milazzo	4	15	20	4	43	345	66	38	5	454	-	497
Totale		2.840	8.805	6.695	449	18.789	33.713	13.814	13.351	2.311	63.189	248	82.226

Tabella 19 – Unità da diporto nautico iscritte negli uffici marittimi per classi di lunghezza e per compartimento marittimo al 31/12/2010

N°	Regione	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	Liguria	18.339	18.270	17.998	18.023	18.044	18.467	18.572	19.037	19.306	19.632	19.984	19.971	20.081	20.113
2	Toscana	8.334	8.202	8.191	8.104	7.885	8.094	8.287	8.670	9.383	10.132	10.737	11.188	11.359	11.304
3	Lazio	8.389	8.093	7.486	7.626	7.635	7.683	7.798	7.787	8.010	8.420	8.827	9.117	9.368	9.576
4	Campania	9.159	9.280	9.059	9.196	8.990	9.089	9.112	8.875	8.961	8.562	8.922	9.260	9.464	9.597
5	Calabria	1.065	1.011	1.145	1.158	1.159	1.164	1.170	1.130	1.122	953	992	1.085	1.120	1.122
6	Puglia	2.906	2.715	2.737	2.628	2.622	2.599	2.601	2.596	2.609	2.654	2.792	2.862	2.656	2.733
7	Molise	37	37	28	28	26	26	29	29	33	33	3	9	47	52
8	Abruzzo	680	661	598	648	633	630	645	662	650	683	707	678	680	687
9	Marche	3.011	2.262	2.259	2.881	2.874	2.897	2.980	3.064	3.137	3.207	3.314	3.367	3.406	3.403
10	Emilia Romagna	4.029	4.082	4.127	4.123	4.122	4.163	4.256	4.299	4.457	4.618	4.744	4.852	4.904	4.915
11	Veneto	4.255	4.199	4.167	4.153	4.227	4.259	4.354	4.413	4.593	4.753	4.886	4.977	4.969	4.957
12	Friuli Venezia Giulia	3.601	3.389	3.264	3.165	3.142	3.061	3.120	3.108	3.292	3.609	3.901	4.186	4.395	4.573
13	Sardegna	4.334	3.232	3.147	3.084	3.157	3.113	3.165	3.163	3.284	3.469	3.646	3.830	3.980	4.082
14	Sicilia	4.692	5.098	4.960	4.779	4.730	4.750	4.702	4.607	4.578	4.641	3.950	4.904	5.001	5.112
Totale		72.831	70.531	69.166	69.596	69.246	69.995	70.791	71.440	73.415	75.366	77.405	80.286	81.430	82.226

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tabella 20 – Serie storica 1997/2010 delle unità da diporto nautico iscritte negli uffici marittimi per regione

PATENTI NAUTICHE

Sono illustrati di seguito prospetti di sintesi relativi alle patenti nautiche rilasciate e rinnovate/sostituite dagli Uffici periferici del Ministero.

Viene mostrato il numero delle patenti nautiche rilasciate e rinnovate/sostituite nel corso del 2010 dalle Capitanerie di Porto e dagli Uffici marittimi dipendenti. Tali dati vengono altresì suddivisi in patenti rilasciate per la navigazione entro le dodici miglia dalla costa e senza alcun limite (evidenziando le abilitazioni limitate alle sole unità a motore e le abilitazioni complete) e patenti per “navi da diporto”. Nel corso del 2010 le patenti rilasciate per la prima volta sono state 17.318. I rinnovi/sostituzioni di patenti sono stati 22.726.

Si osserva come la Liguria sia, ancora una volta, la Regione interessata dal numero maggiore di rilasci e di rinnovi (n. 8.809, pari al 22,6%), seguita dalla Sicilia (5.287, pari al 13,2%), dal Lazio (3.937, pari al 9,8%) e dal Veneto (3.759, pari all'9,3%).

N.	Capitanerie di Porto ed Uffici Dipendenti	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						Totale
		Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto	Totale	Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto	Totale	
		Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa			Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa					
37	Montalcone	68	70	1	76	-	215	147	72	45	201	8	473	688
	Grado	40	2	2	2	-	46	330	46	184	152	-	712	758
	Porto Nogaro	56	14	1	21	-	92	-	-	-	-	-	-	92
38	Trieste	41	48	3	63	3	158	29	19	18	33	6	105	263
39	Cagliari	301	76	43	39	6	465	255	32	53	100	7	447	912
	Sant'Antioco	68	5	2	1	-	76	25	2	4	1	-	32	108
	Portoscuso	27	4	5	1	-	37	-	-	-	-	-	-	37
	Carloforte	15	1	2	-	-	18	42	3	15	10	-	70	88
	Arbatax	50	7	-	-	-	57	29	1	3	6	-	39	96
40	Oristano	64	-	2	6	-	72	1	-	2	3	-	6	78
	Bosa	77	1	4	-	-	82	-	-	-	-	-	-	82
41	Olbia	238	32	14	28	7	319	55	5	18	6	1	85	404
	Golfo Aranci	24	1	-	1	-	26	27	-	12	7	-	46	72
42	La Maddalena	58	2	3	10	-	73	75	6	20	28	5	132	205
43	Porto Torres	45	12	-	8	2	67	61	4	60	57	4	186	253
	Alghero	67	9	6	17	-	99	21	4	4	2	-	31	130
44	Milazzo	196	21	3	8	7	235	151	2	34	12	2	201	436
	Lipari	35	-	3	-	-	38	71	-	8	8	-	87	125
45	Messina	50	8	-	9	25	92	151	6	61	36	2	256	348
46	Catania	145	24	4	17	7	197	230	7	55	80	17	389	586
	Riposto	28	8	4	2	-	42	132	4	40	2	-	178	220
47	Augusta	127	8	14	-	17	166	21	-	3	3	-	27	193
48	Siracusa	115	13	6	8	2	144	26	2	5	4	-	37	181
49	Pozzallo	216	7	28	43	12	306	83	-	17	9	-	109	415
50	Porto Empedocle	226	-	22	3	1	252	74	-	30	1	2	107	359
	Licata	10	-	-	-	-	10	48	-	16	9	-	73	83
	Lampedusa	64	-	4	-	-	68	-	-	-	-	-	-	68
	Sciocca	26	1	7	-	-	34	24	-	3	2	-	29	63
51	Gela	50	1	3	2	2	58	6	-	1	3	-	10	68
52	Mazara del Vallo	32	11	3	9	6	61	15	-	2	-	4	21	82
53	Trapani	292	12	16	8	10	310	206	2	67	20	14	311	621
	Pantelleria	22	-	1	3	-	26	11	-	2	-	-	13	39
	Marsala	17	11	1	2	-	31	31	1	6	-	-	38	69
54	Palermo	355	3	11	23	-	392	267	2	216	85	20	590	982
	Porticello	96	7	4	4	-	111	18	-	2	3	-	23	134
	Termini Imerese	51	-	2	10	-	63	102	1	41	8	-	152	215
	Totale	8.640	2.230	1.108	4.963	377	17.318	7.177	846	5.473	8.870	360	22.726	40.044

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tabella 21 – Patenti nautiche rilasciate per la prima volta, rinnovate e sostituite dagli uffici marittimi periferici – anno 2010

LE STRUTTURE DEDICATE ALLA NAUTICA DA DIPORTO E I POSTI BARCA

I prospetti statistici, relativi ai dati sui posti barca presenti lungo le coste italiane, sono stati elaborati sulla base dei dati forniti dalle Capitanerie di Porto e dalle Autorità Portuali.

In particolare, i posti barca sono stati individuati in base alle seguenti tipologie di struttura desunte dal D.P.R. 2 dicembre 1997, n° 509, che all'art. 2 fornisce le seguenti definizioni:

- Porto turistico – ovvero il complesso delle strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Approdo turistico – ovvero la funzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n° 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Punti di ormeggio – ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Capitanerie di Porto	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza in metri			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Ortona	391	650	-	970	71	-	1.041
Pescara	960	439	-	953	444	2	1.399
San Benedetto del Tronto	1.377	-	-	788	540	49	1.377
Ancona	2.733	200	54	2.004	983	-	2.987
Pesaro	402	426	335	595	550	18	1.163
Rimini	818	920	834	1.229	1.267	76	2.572
Ravenna	340	2.139	553	1.328	1.671	33	3.032
Chioggia	-	377	55	265	167	-	432
Venezia	2.514	3.080	84	1.947	3.648	83	5.678
Monfalcone	2.980	1.105	2.419	4.613	1.816	75	6.504
Trieste	1.509	4.303	3.615	6.567	2.839	21	9.427
Cagliari	1.219	1.748	956	2.315	1.477	131	3.923
Olbia	3.387	449	149	2.395	1.490	100	3.985
La Maddalena	2.473	476	3.169	3.744	2.249	125	6.118
Porto Torres	2.845	1.672	-	3.802	710	5	4.517
Oristano	366	-	-	314	50	2	366
Messina	140	180	-	220	90	10	320
Catania	634	1.337	152	1.482	608	33	2.123
Augusta	-	-	1.309	1.290	19	-	1.309
Siracusa	-	1.464	84	1.308	220	20	1.548
Pozzallo	771	160	254	620	539	26	1.185
Gela	-	-	163	126	36	1	163
Porto Empedocle	448	70	61	556	23	-	579
Mazara del Vallo	30	230	60	240	79	1	320
Trapani	-	-	451	295	147	9	451
Palermo	-	-	2.099	695	1.404	-	2.099
Milazzo	376	805	65	845	295	106	1.246
Totale	56.361	49.961	43.283	98.336	47.616	3.653	149.605

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tabella 22 – Numeri di posti barca per capitaneria di porto, tipologia di struttura e classi di lunghezza – anno 2010

Rispetto all'anno precedente il numero complessivo dei posti barca in Italia nel 2010 conferma la positiva inversione di tendenza verificatasi nell'anno 2009, quando tale numero era tornato a crescere dopo un aumento costante riscontrato negli anni 1997-2006, un anno di stabilità nel 2007 ed una lieve flessione nel 2008.

L'osservazione evidenzia come Livorno resti il Compartimento Marittimo con il maggior numero di posti barca (13.090). I dati a livello regionale confermano ancora al primo posto la Liguria, con 26.230 posti barca nel 2010.

4.5.6. RAPPORTO SUL TURISMO NAUTICO (2010)

PREMESSA

Di seguito evidenziamo le relazioni del sistema economico generato dal turismo nautico come definito dall'Osservatorio Nautico Nazionale che nasce nel 2008 su proposta di UCINA (Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche e Affini) per rispondere alle esigenze degli operatori della nautica con l'obiettivo di analizzare e approfondire le tematiche relative alla domanda turistica legata all'acqua dagli aspetti territoriali, produttivi, economici, di mercato, legislativi e dare vita ad un insieme coerente di informazioni utilizzabili per lo studio e lo sviluppo di questo specifico comparto.

L'Osservatorio Nautico Nazionale è nato, tra l'altro, per porre rimedio ad una lacuna nel campo della ricerca, dell'analisi e della conseguente proposta organica circa l'articolato settore del turismo dell'acqua e della nautica.

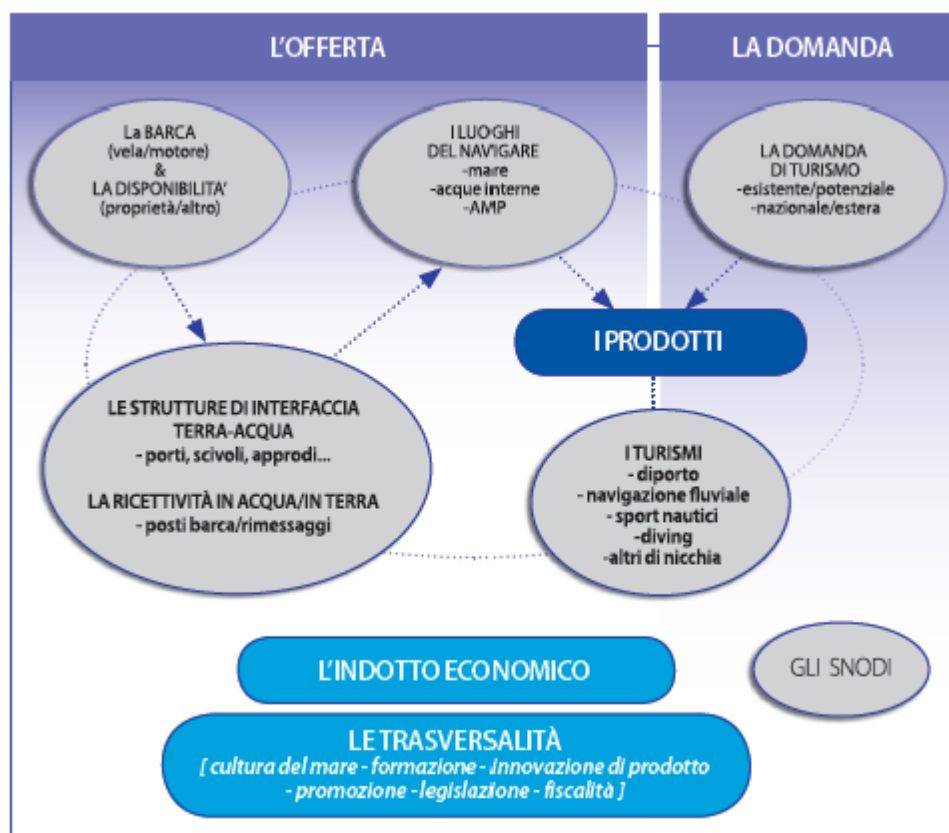


Figura 56 – Il sistema economico del turismo italiano

L'obiettivo di configurare il Rapporto come l'appuntamento annuale di riferimento conoscitivo e propositivo per il settore del turismo nautico ha indotto a costruire un *framework* in grado di coniugare la necessità di completezza delle informazioni con la volontà di porre l'accento sugli elementi e sui fattori che maggiormente possano incidere sulle prospettive di sviluppo.

Il Rapporto annuale, che contiene le analisi riferite allo stato di salute dei turismi dell'acqua e della nautica, oltre a rendere pubblici dati e ricerche originali, ha l'obiettivo di mettere a sistema la gran quantità di informazioni esistenti, in modo da ottenere un quadro d'insieme scientificamente sostenibile e farne un imprescindibile strumento di conoscenza. La sistematicità, la periodicità delle rilevazioni, la costanza di metodo sono dunque potenzialmente in grado di fare del Rapporto un punto di riferimento attendibile per chi debba pianificare, decidere, investire nel settore del diportismo e della nautica.

PROFILO DEL DIPORTISTA IN ITALIA

La determinazione del mix funzionale di una marina non può prescindere da una analisi quantitativa e qualitativa dei trend di domanda e offerta in atto.

Con riferimento al profilo del diportista, nella tabella di seguito rappresentiamo le principali caratteristiche ed usanze del diportista italiano. Tale profilo aiuta a comprendere le caratteristiche principali della domanda target e la coerenza rispetto al bacino di utenza di riferimento. Quanto al genere, si può affermare che la nautica da diporto rimane ancora un ambiente a frequentazione prevalentemente maschile – le donne infatti sono soltanto il 15% – anche se queste ultime tendono a essere in media più giovani dei diportisti maschi. I diportisti hanno un titolo di studio elevato: l'88% ha almeno il diploma e più del 40% è laureato, mentre la sola licenza media è appannaggio di meno del 5% del campione. A livello di professioni svolte, prevalgono in assoluto gli imprenditori, con il 30% circa del campione, che uniti ai liberi professionisti raggiungono oltre il 57%; dipendenti (22,9%) e pensionati (19,0%) si distribuiscono la quota residua.

In relazione ai dati sulla propulsione dell'unità in oggetto all'indagine, quasi il 60% è costituito da unità a motore mentre la restante parte è rappresentata soprattutto da unità a vela. Scarsa l'incidenza delle unità pneumatiche che superano di poco l'1%.

In media le varie unità da diporto vengono usate per circa due mesi all'anno tra vacanze continuativa ed escursioni giornaliere, con una crescita di uso direttamente

proporzionale al crescere della lunghezza del mezzo che arriva a superare i tre mesi nel caso delle navi da diporto.

Età del diportista:	20-30 anni	5,3%
	31-40 anni	12,6%
	41-50 anni	31,9%
	51-65 anni	35,7%
	oltre 65 anni	14,5%
Sesso del diportista:	Maschio	84,9%
	Femmina	15,1%
Professione del diportista:	Imprenditore	30,3%
	Libero professionista	26,9%
	Dipendente	22,9%
	Pensionato	19,0%
	Altro	0,9%
Composizione per tipologia di unità da diporto:	Vela	40,4%
	Motore	58,3%
	Unità pneumatiche	1,3%
Numero medio di componenti x unità da diporto:	Fino a 10 m	3,46
	Da 10,1 a 12,0 m	3,81
	Da 12,1 a 24,0 m	4,75
	Oltre 24,0 m	9,70
	Media componenti	3,99
Composizione dei diportisti per gruppo sociale:	Famiglia	58,7%
	Amici	34,6%
	Da solo	5,0%
	Altro	1,7%
Giorni utilizzo imbarcazione in media nell'anno:	Fino a 10 m	55,1
	Da 10,1 a 12,0 m	59,8
	Da 12,1 a 24,0 m	82,3
	Oltre 24,0 m	92,8
	Media gg/ anno	59,6
Composizione della spesa in loco dei diportisti stanziali:	Servizi portuali e gestione barca	44%
	Ristorazione	40%
	Shopping	15%
	Intrattenimento	1%
Mix provenienza dei diportisti (utenza tipo marina turistica):	Stessa regione	52,8%
	Regioni limitrofe	32,1%
	Estero	15,1%

Tabella 23 – Profilo del diportista in Italia

L'IMPATTO DELLA CRISI ECONOMICA SUI CONSUMI DEL DIPORTISTA

Il recente andamento dell'economia mondiale e l'impatto della crisi su tutti i mercati hanno modificato i comportamenti di spesa ed i consumi nei diversi settori, ivi compresi quelli relativi alla nautica e al turismo nautico. A tale proposito l'Osservatorio Nautico Nazionale ha effettuato una ricerca per definire una misura di tale impatto, in termini di variazione dei comportamenti di spesa dei diportisti tra il 2009 ed il 2010.

L'indagine è stata effettuata nel periodo maggio – agosto 2010 e le stime sono state effettuate segmentando i dati per lunghezza della barca, elemento chiave se messo in relazione alla capacità di spesa del diportista. Nello specifico il campione è stato suddiviso per dimensioni dell'unità da diporto, integrando quanto indicato dal Codice della Nautica da Diporto:

- “Natanti”: unità di lunghezza inferiore ai 10 metri;
- “Imbarcazioni minori”: unità con lunghezza compresa fra i 10,01 ed i 16,9 metri;
- “Imbarcazioni maggiori”: unità con lunghezza tra i 17 ed i 24 metri;
- "Navi da diporto": unità con lunghezza superiore ai 24 metri.

Tutte le voci di costo, raggruppate in macro categorie, sono state analizzate come spesa pro capite giornaliera nel proprio *home port*. Si è quindi proceduto alla verifica delle differenze relative, per le consuete macro categorie:

- Servizi portuali;
- Ristorazione;
- Shopping;
- Intrattenimento.

La spesa media del diportista in relazione alle varie categorie di spesa ha subito variazioni significative in diversi settori negli ultimi due anni. Si osserva in primo luogo come nei due anni considerati, la spesa totale per la barca diminuisca in maniera direttamente proporzionale rispetto alla lunghezza, andando da un -13% dei possessori di natanti al -22% di coloro che si trovano a bordo delle navi da diporto pari rispettivamente all'87% ed al 78% dei valori dell'anno precedente. All'interno delle spese annualmente sostenute per i servizi portuali e l'utilizzo dell'unità da diporto, la voce che ha subito una variazione maggiore risulta essere quella dei consumi di carburante. Tali spese, che diminuiscono anch'esse in maniera direttamente proporzionale alla lunghezza dell'unità da diporto, variano da un -20% dei diportisti su natanti a un -48% di quelli su navi da diporto (pari rispettivamente all'80% ed al 52% dei valori dell'anno precedente), mentre i proprietari di imbarcazioni riducono i loro consumi tra il 21% ed il 28% (rispettivamente 79% e 72% rispetto al 2009).

La diminuzione del consumo di carburanti può derivare peraltro anche da un minor utilizzo dell'unità fuori dagli *home port*. Se la durata della permanenza a bordo dell'unità da diporto durante l'anno in media non varia sensibilmente, diminuisce quella del transito in altre strutture oltre al numero/durata dei transiti stessi, passando da una media del 20% nel 2009 ad una del 14% nel 2010.

Per quanto attiene le spese per beni e servizi non legati ai servizi portuali e al mantenimento della barca, si osserva come la *prima categoria merceologica per importo speso sia la ristorazione*. Le spese effettuate dai diportisti segnano una riduzione tra il 9% (natanti) e il 19% (navi da diporto), anch'esse in maniera direttamente proporzionale alla lunghezza delle unità da diporto, ovvero valori più

elevati – in termini di contrazione – vengono segnalati da parte dei diportisti a bordo di navi (81% rispetto al 2009) e meno elevati per quelli a bordo di natanti (91% rispetto al 2009).

TIPOLOGIA DI UNITA	SERVIZI PORTUALI + SPESE DI GESTIONE (SPESA ANNUA)	RISTORAZIONE (PRO CAPITE PRO DIE)	SHOPPING (PRO CAPITE PRO DIE)	INTRATTENIMENTO (PRO CAPITE PRO DIE)	TIPOLOGIA DI UNITA	SERVIZI PORTUALI + SPESE DI GESTIONE (SPESA ANNUA)	RISTORAZIONE (PRO CAPITE PRO DIE)	SHOPPING (PRO CAPITE PRO DIE)	INTRATTENIMENTO (PRO CAPITE PRO DIE)
Imbarcazione minore	14.314	65,80	23,90	3,70	Imbarcazione minore	12.024	55,91	14,44	2,07
Imbarcazione maggiore	27.982	100,80	56,44	4,90	Imbarcazione maggiore	22.665	82,66	36,69	2,71
Nave da diporto	73.418	279,40	124,80	9,40	Nave da diporto	57.266	226,31	86,43	4,17

Figura 57 – Stima della spesa complessiva dei diportisti per l'anno 2009 – 2010 (in euro)

In relazione alla ristorazione risulta interessante evidenziare come le diverse voci di spesa incluse all'interno di questa macro categoria merceologica vengano influenzate in modo diverso dalla crisi. In particolar modo si osserva come le voci che generano uscite maggiori da parte dei diportisti (ovvero ristoranti e generi alimentari a bordo) subiscano il maggior calo, tra il 29% ed il 35%, rispettivamente 71% e 65% della spesa rispetto ai valori del 2009, mentre i consumi nei bar segnano in media una riduzione del 10% (90% del valore del 2009).

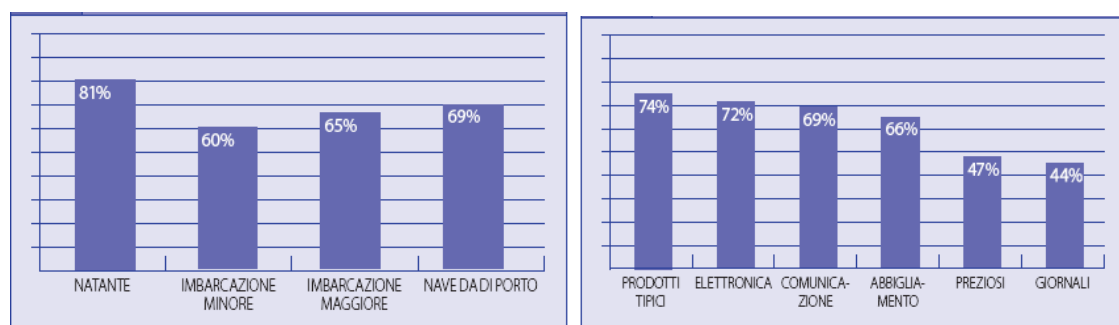


Figura 58 – Rapporto tra la spesa per shopping effettuata nel 2010 rispetto al 2009 (=100)

Per quanto concerne invece le spese per shopping, i diportisti su natanti, probabilmente anche perché sono sempre stati la categoria con i valori di spesa minori, presentano la riduzione inferiore (con valori pari all'81% dei dati dell'anno precedente) rispetto al totale del campione.

Come precedentemente effettuato per i costi inerenti la ristorazione, anche per l'analisi delle diverse categorie che compongono la voce "shopping" risulta opportuno procedere ad una ulteriore segmentazione dei dati. Analizzando infatti le singole spese

effettuate dai diportisti giornalmente durante le loro vacanze si nota come i prodotti che hanno subito la maggior contrazione in termini di spesa siano preziosi e giornali rispettivamente il 47% ed il 44% dell'anno precedente con una contrazione media superiore al 50. Le altre voci considerate si riducono in media da un massimo del 34% dell'abbigliamento ad un minimo del 26% dei prodotti tipici.

Ultimi elementi considerati sono le spese effettuate dai turisti nautici per tutte le attività di intrattenimento e cultura. Tale categoria risulta essere la voce di spesa che, a fronte di un valore medio unitario inferiore rispetto alle precedenti, 2,4 euro giornalieri in media, segnala la contrazione maggiore. I diportisti a bordo di navi spendono infatti nel 2010 solo il 44% di quanto speso l'anno precedente.

Nel complesso si osserva come la crisi ha colpito i consumi dei diportisti in maniera rilevante. La spesa media complessiva per l'acquisto di beni e servizi, ad eccezione di quelli inerenti il bene "barca", ha segnalato una forte contrazione della spesa media giornaliera complessiva attestandosi attorno al 14% ed al 27%, rispettivamente l'86% della spesa dell'anno precedente per i natanti e il 73% per le navi.

Complessivamente quindi, a fronte di una riduzione di circa il 26% l'attuale spesa risulta essere di circa 458 milioni di euro, contro i 620 del 2009.

La perdita rilevata, ipotizzando che tutti i territori abbiano subito le conseguenze della riduzione della spesa dei diportisti e senza considerare gli effetti della riduzione dei transiti (pari a circa il 7-8% rispetto ai valori precedenti) risulta quindi essere di circa 160 milioni di euro. A livello di singolo posto barca la zona che ha subito il maggior impatto è stato l'Alto Tirreno (quasi 6.000 euro per posto barca) mentre l'area meno colpita risulta essere il Tirreno centrale con una perdita pari a 3.300 euro per posto barca a fronte di una media nazionale di circa 4.600 euro per posto barca.

4.5.7. ESIGENZE PER LA NAUTICA DA DIPORTO NEL COMPRESORIO DI MARSALA

La stima del traffico diportistico insistente su un porto turistico può essere effettuata a seguito delle considerazioni riportate di seguito. Le componenti di traffico sono distinguibili in tre tipologie fondamentali:

- traffico residente;
- traffico per i transiti;
- traffico per i charter.

4.5.7.1. TRAFFICO RESIDENTE

Il primo è più importante traffico è generato dalle barche che originano e terminano la loro escursione nel porto in questione. Gli armatori possono essere residenti nei territori comunali limitrofi al bacino di ormeggio, ma non si esclude la possibilità di residenti altrove che possano trovare conveniente, a vario titolo, lasciare la propria barca in quel porto (è il caso delle barche più grandi in porti ben serviti trasportisticamente).

Tale tipo di traffico può essere determinato con considerazioni effettuate sul bacino di utenza potenziale, sul livello socio-economico dello stesso e sulle statistiche di possesso di imbarcazioni da diporto, integrate dalle informazioni di possesso della patente nautica. In particolare in quest'ultimo caso i dati raccolti sono desunti da una rilevazione statistica censuaria che prende in esame le patenti nautiche rispettivamente rilasciate e rinnovate e sostituite.

Si ricorda che la patente nautica occorre per la conduzione di natanti da diporto con motorizzazione da 40kW in su e per tutte le imbarcazioni e le navi da diporto. Questo naviglio è quello maggiormente interessato dalla necessità di un posto barca, sia esso all'asciutto o in acqua. Considerando che ad ogni patente possa corrispondere un mezzo nautico della suddetta tipologia da condurre, il numero delle patenti nautiche può essere inteso utile al fine di stimare il parco nautico di imbarcazioni che potenzialmente necessitano di un posto barca.

In funzione del parco nautico totale, dei residenti in Italia, dei residenti a Marsala si è ricavato che il numero potenziale di unità da diporto sia pari a 840.

Tale valore rappresenta una verosimile fotografia ad oggi. In sede di progetto occorre effettuare una stima delle eventuali variazioni che possano occorrere nell'arco di vita utile dell'intervento progettato.

In Italia non è azzardato considerare che nel breve/medio termine il parco nautico totale sarà in crescita essendo verosimile una tendenza ad avvicinare la media dei parchi nautici dei paesi europei oggi nauticamente più sviluppati.

Escludendo gli estremi dei Paesi scandinavi, che godono di tradizioni e cultura marinara, oltre che condizioni socioeconomiche ben diverse e lungamente storicizzate, appare plausibile la possibilità di incremento del parco nautico italiano di qualche punto percentuale.

Ciò è tanto più vero al Sud dell'Italia, dove tutte le politiche convergono sull'esigenza di infrastrutturazione specifica, anche come strumento attrattore di presenze non residenti e quindi fonte di destagionalizzazione del turismo.

E' quindi possibile ipotizzare nel medio termine per Marsala un parco nautico che possa necessitare di posto barca prossimo alle 1000 unità.

L'offerta di posti barca in acqua attuale è stimabile intorno alle 300 unità di cui 200 all'interno del porto di Marsala (dati "Pagine Azzurre 2008"). Tale valore si riferisce al momento di picco estivo, mentre per grande parte dell'anno le unità da diporto vengono conservate a terra in spazi sia pubblici che privati. E' dimostrabile come la presenza di infrastrutture adatte e comode convinca l'armatore come il proprietario del natante sia a cambiare barca verso una più comoda sia a tenerla stabilmente in porto. Resta quindi una domanda potenzialmente inevasa stimabile in 700 unità.

4.5.7.2. TRAFFICO PER I TRANSITI

La quantità dei posti da riservare ai transiti è oggetto generalmente di difficile stima, dipendendo da molteplici fattori tra cui ai primi posti la qualità delle infrastrutture e dei servizi offerti, l'interesse dell'entroterra afferente, i prezzi.

La pianificazione di settore regionale identifica il porto di Marsala come "porto *hub*" a vocazione extra-regionale, dandogli la valenza di vera e propria porta di accesso ai diportisti in transito per le crociere sulle coste siciliane.

Nel caso specifico dei tre porti *hub* individuati dal Piano Strategico Regionale, la quantità di posti per il transito viene stabilita dallo stesso decreto Assessoriale n. 69/2006 in non meno del 40% dei posti barca disponibili.

4.5.7.3. TRAFFICO PER I CHARTER

Il fenomeno del charterismo nautico è di capitale importanza e lo sarà sempre di più nel prossimo futuro. Flotte di barche charter vengono ormeggiate nei principali porti proprio per la crescente domanda di tale tipo di fruizione del mezzo nautico che non prevede l'impegno della proprietà dello stesso.

Anche per la disponibilità di posti barca per il charter nautico il citato D.A. Tur n. 69/2006 indica con esattezza che nel caso dei porti *hub* (quale Marsala) questi debbano essere non meno del 20% dei posti barca disponibili.

4.5.7.4. DIMENSIONAMENTO DELLO SPECCHIO ACQUEO DELL'APPRODO TURISTICO

Per la necessaria semplificazione si assume che le suddette considerazioni si riferiscono a posti barca equivalenti (pp.bb.ee.), ovvero l'unità normalmente assunta per il dimensionamento preliminare degli specchi acquei. Il posto barca equivalente è quello

per unità con LOA fino a 10m.

Alla luce delle suddette considerazioni il numero di posti barca da offrire è determinabile dalla seguente posizione:

$$Tpbe = 700 + 40\% Tpbe + 20\% Tpbe , \text{ ovvero } Tpbe = 1750$$

In termini di specchio acqueo necessario, utilizzando i parametri PIANC correnti, ciò equivale a 262.500 m².